



Haushaltsbefragung zur Mobilität in Mülheim an der Ruhr 2022

Auftraggeber:



Stadt Mülheim an der Ruhr
Amt für Verkehrswesen und Tiefbau
Hans-Böckler-Platz 5
45466 Mülheim an der Ruhr

Bearbeitung durch:



büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Mittelstraße 55 | 40721 Hilden
Fon: 02103 / 9 11 59-0
www.buero-stadtverkehr.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Jean-Marc Stuhm (Projektleitung)
Marius Lenz M.Sc.
Sabrina Kirschbaum M.Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.

1	Einleitung	1
1.1	Einordnung des Untersuchungsraums.....	1
1.2	Zielsetzung der Befragung	4
2	Vorbereitung und Durchführung	5
2.1	Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung	5
2.1.1	Erhebungszeitraum	5
2.1.2	Stichtage.....	6
2.1.3	Stichprobe	6
2.2	Information der Einwohner	7
3	Befragungsmethodik	8
3.1	Erhebungsbogen.....	8
3.2	Datenerfassung und Datengrundlagen.....	9
3.2.1	Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe	9
3.2.2	Datenauswertung.....	10
4	Basisdaten zur Stichprobe	11
4.1	Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur	11
4.2	Geschlecht	12
4.3	Altersstruktur.....	12
4.4	Berufstätigkeit	13
4.5	Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung	14
4.6	Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur.....	16
5	Mobilitätsvoraussetzungen	17
5.1	Verkehrsmittelverfügbarkeit	17
5.1.1	Motorisierung.....	17
5.1.2	Besitz von Fahrrädern	19
5.2	ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz	21
5.2.1	ÖPNV-Zeitkartenbesitz	21
5.2.2	9-Euro-Ticket	24
5.2.3	Führerscheinbesitz	27
5.2.4	Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte	29
6	Mobilität	31
6.1	Wegeanzahl	31
6.1.1	Wegeanzahl je Person und Alter	31
6.1.2	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit	32
6.1.3	Wegeanzahl pro Person differenziert nach Stadtteil	33
6.1.4	Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie.....	34
6.2	Verkehrsmittelwahl (Modal Split).....	37
6.2.1	Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)	38
6.2.2	Einordnung des Modal Splits.....	39
6.2.3	Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen	41
6.2.4	Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit.....	42
6.2.5	Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge	43
6.3	Wegezwecke.....	44
6.4	Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer	45
6.5	Verkehrsverflechtungen	48
6.6	Zeitbezogene Auswertung.....	56
7	Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität	58
7.1	Bewertung der Verkehrsangebote	58
7.2	Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads	62
7.3	Verkehrsmittelverlagerung aufgrund des 9-Euro-Tickets.....	63

7.4	Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote.....	64
7.5	Autonutzung und Verzicht.....	66
7.6	Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung	67
8	Zusammenfassendes Fazit.....	71
	Quellenverzeichnis	72
	Abbildungsverzeichnis.....	73
	Abkürzungsverzeichnis.....	76
	Anhang.....	77

1 Einleitung

Wie ist die Bevölkerung in der Stadt Mülheim an der Ruhr mobil? In der vorliegenden Befragung sollen Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Thema Mobilität und der Verkehrsmittelnutzung gefunden werden. Fahren die Bürgerinnen und Bürger täglich mit dem Auto zum Einkaufen oder gehen sie zu Fuß? Benutzen sie den öffentlichen Nahverkehr auf ihren Arbeitswegen oder steigen sie auf das Fahrrad? Welche Personengruppen täglich welches Verkehrsmittel aus welchem Grund benutzen, darüber liegen der Stadt Mülheim an der Ruhr keine aktuellen Informationen vor.

Ein wichtiger Aspekt ist die Vergleichbarkeit der Ergebnisse. Um diesem Ziel gerecht zu werden, dienen die empfohlenen Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen als Grundlage zur Durchführung dieser Haushaltsbefragung. Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten bundesweiten Erhebungen (MiD (Mobilität in Deutschland), SrV (Mobilität in Städten)) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik (schriftlich, telefonisch, online) und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Die Standards gelten nicht nur für Erhebungen in nordrhein-westfälischen Kommunen, sondern sie haben sich bundesweit etabliert.

Die Durchführung von Mobilitätsbefragungen liefert ein hervorragendes Werkzeug zur Ermittlung der aktuellen Mobilität. Sie bietet somit als Controlling- bzw. Monitoringwerkzeug die Möglichkeit zur Überprüfung der Wirksamkeit umgesetzter verkehrlicher Maßnahmen. Die vorliegenden Zahlen liefern eine wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung. Sie sind aber auch für die Entscheidungsträger ein Anhaltspunkt, auf welcher Basis das heutige Verkehrsgeschehen beurteilt werden kann und welche Ziele für die künftige Weiterentwicklung lebenswerter Kommunen zeitgemäß anzustreben sind.

1.1 Einordnung des Untersuchungsraums

Die Stadt Mülheim an der Ruhr ist eine kreisfreie Großstadt im Westen des Ruhrgebiets. Namensgebend fließt die Ruhr durch Mülheim. Mit rund 170.000 Einwohnerinnen und Einwohner (EW) zählt Mülheim zu den einwohnerschwächeren Großstädten des Ruhrgebiets. Mülheim wird von drei Städten umschlossen: westlich grenzt Duisburg (ca. 495.000 EW), nördlich Oberhausen (ca. 210.000 EW) und östlich Essen (ca. 582.000 EW) an. Mülheim ist als Mittelzentrum klassifiziert und Teil der Metropolregion Rhein-Ruhr. Die Stadt liegt zwischen den Oberzentren Duisburg und Essen.

Mülheim an der Ruhr erstreckt sich auf einer Fläche von 91,28 km². Rund 42 % des Stadtgebiets wird als Siedlungsfläche genutzt, ebenso groß ist die Vegetationsfläche (insbesondere landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen). Die Verkehrsfläche beträgt rund 13 %, Gewässer machen rund 2 % der Gesamtfläche aus. Insbesondere der Süden des Stadtgebiets ist von Vegetationsfläche geprägt, während der Norden in erster Linie Siedlungsfläche aufweist. Die höchste Erhöhung liegt bei rund 153 m ü. NN, die niedrigste bei 26 m u. NN. In West-Ost-Richtung erstreckt sich das Stadtgebiet auf einer Länge von 10,7 km, in Nord-Süd-Richtung auf 13,4 km.¹

Das Stadtgebiet besteht aus neun Stadtteilen. In der Stadtmitte liegen die beiden Stadtteile Altstadt I und Altstadt II; linksseitig der Ruhr schließen Saarn, Broich und Speldorf an. Im Norden der Stadt befinden sich die Stadtteile Styrum und Dümpten während sich östlich Heißen und Menden-Holthausen über das Stadtgebiet erstrecken. Die einwohnerstärksten Stadtteile sind Altstadt I und II, Saarn und Heißen mit jeweils über 20.000 EW.

¹ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung (1-Steller) - Gemeinden - Stichtag (ab 2016). Stadt Mülheim an der Ruhr.

Die Entstehung des heutigen Mülheimer Stadtgebiets begann mit der Eingemeindung von Broich, Styrum und Holthausen 1904. Kurz drauf wurde Mülheim zur Großstadt und umfasste 100.000 EW. Mit der Auflösung des Kreises Mülheim 1910 und der Eingemeindung von Menden und Raadt 1920 wurden das Stadtgebiet entsprechend erweitert. Im Rahmen der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen im Jahr 1975 wurde das Dorf Mintard und ein Teil von Breitscheid eingegliedert. Dies war die letzte Eingemeindung.²

Stadtteil	Einwohner 31.12.2021
Altstadt I	21.298
Altstadt II	25.576
Styrum	15.969
Dümpten	18.788
Heißen	21.331
Menden-Holthausen	13.704
Saarn	23.115
Broich	14.181
Speldorf	18.755
Mülheim an der Ruhr	172.717

Abb. 1-1 Einwohner in Mülheim an der Ruhr

Mülheim ist durch das überregionale Straßennetz als auch durch die Schiene gut an die anderen Städte des Ruhrgebiets angeschlossen. In nördlicher Richtung ist über die B 223 Oberhausen erreichbar, während über die A 40 in west-östlicher Richtung Anschluss an die Städte Duisburg und Essen besteht. Darüber hinaus verbindet die B 223 die Stadtteile Mülheims in nord-südlicher Richtung. Die B 1 verläuft in süd-östlicher Richtung durch das Stadtgebiet Mülheims. Die Landeshauptstadt Düsseldorf ist über das Kreuz Breitscheid durch die A 52 erreichbar. Ebenso besteht durch die A 3 über das Kreuz Breitscheid eine Anbindung an das Bergische Land und weiter nach Leverkusen und Köln.

Anbindung an das Schienennetz ist über die Bahnhöfe Mülheim Hauptbahnhof, Mülheim West und Mülheim Styrum möglich. Vom Mülheimer Hauptbahnhof bestehen einzelne Anschlussmöglichkeiten an den Fernverkehr. In erster Linie verkehren dort sechs Regional- und zwei S-Bahn-Linien im Taktverkehr:

- RE 2: Düsseldorf – Osnabrück
- RE 6: Minden – Köln
- RE 11: Düsseldorf – Kassel Wilhelmshöhe
- RE 42: Mönchengladbach – Münster
- RE 49: Wuppertal – Wesel
- RB 33: Essen – Aachen
- S 1: Solingen – Dortmund
- S 3: Oberhausen – Hattingen.

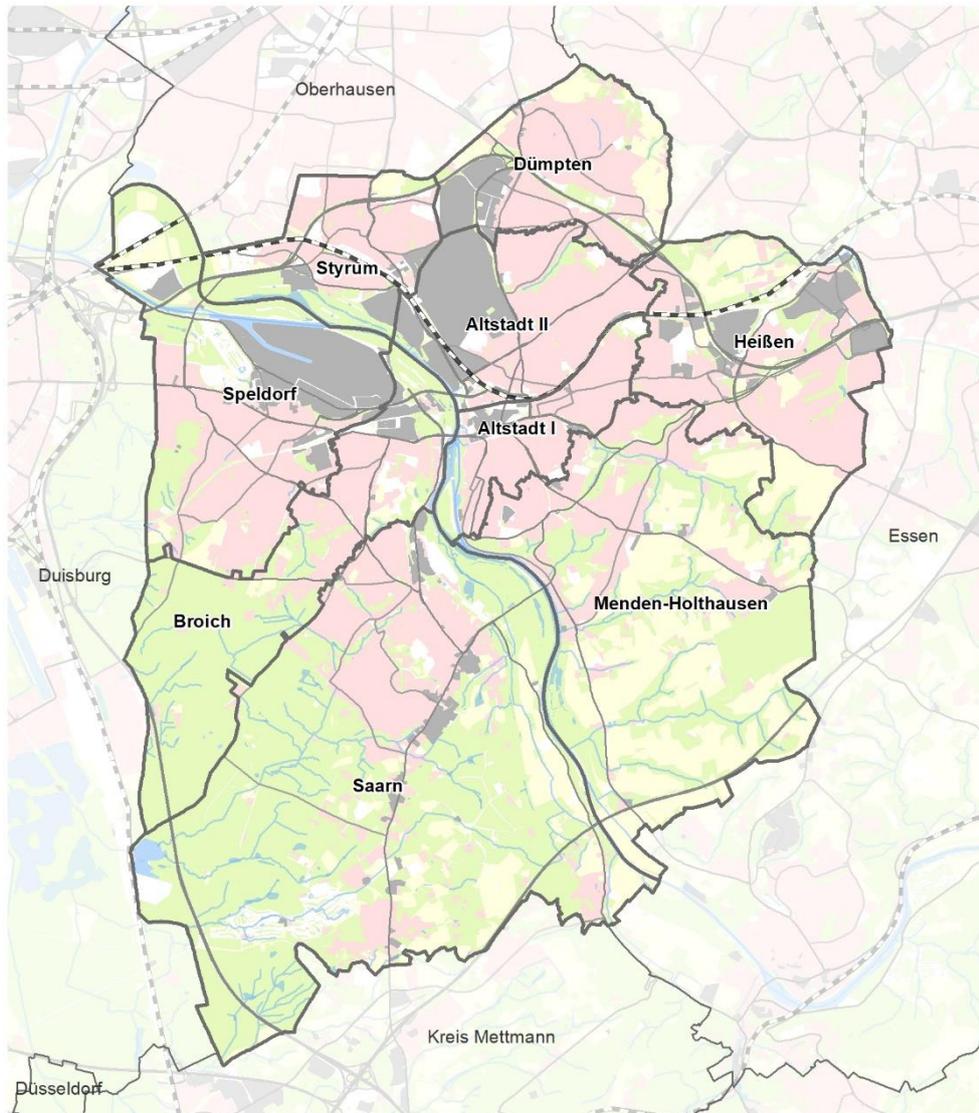
Darüber hinaus verkehren in Mülheim vier Tramlinien und eine U-Bahn-Linie:

- Linie 102: Uhlenhorst – Oberdümpten
- Linie 104: Mülheim-Hauptfriedhof – Essen Abzweig Aktienstraße
- Linie 112: Oberhausen Neumarkt – Mülheim Hauptbahnhof
- Linie 901: Mülheim Hauptbahnhof – Obermarxloh
- U 18: Berliner Platz – Mülheim Hauptbahnhof.

Mülheim besitzt einen negativen Pendlersaldo, d.h. es pendeln mehr Menschen zum Arbeiten aus Mülheim, als Menschen zum Arbeiten nach Mülheim pendeln. Insgesamt

² Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr (2021): Zeittafel zur Mülheimer Geschichte.

fahren rund 45.000 Personen jeden Tag aus Mülheim in andere Städte zum Arbeiten, während rund 42.000 Personen einpendeln. Innerhalb von Mülheim pendeln rund 36.000 Personen. Die größten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen den Nachbarstädten Essen, Duisburg und Oberhausen. Darüber hinaus bestehen größere Pendlerverflechtungen zwischen Düsseldorf sowie in das restliche Ruhrgebiet.³



Grundlage Haushaltsbefragung Mülheim an der Ruhr

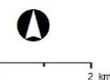


Abb. 1-2 Die Stadtteile Mülheims⁴

³ Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2022): Berufseinpender, Berufsauspendler und innergemeindliche Pendler nach Altersgruppen - Gemeinden - Stichtag (2019). Stadt Mülheim an der Ruhr.

⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von OpenStreetMap

1.2 Zielsetzung der Befragung

Eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung gehört zu den wesentlichen Aufgaben einer integrierten Verkehrsplanung. Die vorliegende Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Erfassung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für die zukünftige Mobilitätsplanung und gesamtstädtische CO₂-Bilanzen in Mülheim an der Ruhr. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten. Für die Aufnahme der Verkehrsbeziehungen innerhalb Mülheims, der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und für eine optimale Abschätzung der Umweltverbundpotenziale stellen die Durchführung und Auswertung einer Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität eine wertvolle Grundlage dar. Eine Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme, die den Status quo festhält, liefert Erkenntnisse darüber, wann, wie, womit und aus welchem Grund Aktivitäten unternommen werden.

2 Vorbereitung und Durchführung

Mitte August 2022 wurde die Mobilitätsbefragung stichtagsbezogen durchgeführt. Die stichtagsbezogene Methode besitzt den Vorteil, dass die Mobilität der Teilnehmer sich auf die gleichen Referenzbedingungen bezieht. Bei der Befragung mittels eines zu großen Zeitraums würden sich die Teilnehmer erfahrungsgemäß einzelne Tage für die Dokumentation herausuchen, die nicht zwangsläufig repräsentativ sind (Tage mit der höchsten oder geringsten Mobilität, Tage mit häufiger Nutzung des Fahrrads oder des ÖPNV „gegen das schlechte Gewissen“ etc.).

Den Teilnehmern wurden für die Dokumentation ihrer Mobilität insgesamt drei Stichtage zur Auswahl gestellt. Nicht jede Angabe besitzt jedoch einen Bezug zum Stichtag, etwa die Antworten im Zusatzfragebogen, in dem allgemeine Meinungen und Wünsche erfragt werden.

Die Teilnahme an der Haushaltsbefragung konnte schriftlich-postalisch, telefonisch oder online mit persönlichem Zugangscode erfolgen. Insgesamt haben im Vorfeld rund 7.600 repräsentativ per Zufallsprinzip ausgewählte Haushalte in den neun Stadtteilen Mülheims die Befragungsunterlagen erhalten. Die Bevölkerung wurde über verschiedene Pressemitteilungen und Bekanntmachungen, beispielsweise im Internet und Radio, über die Durchführung der Haushaltsbefragung informiert. In jedem Falle war die Teilnahme der Bürger freiwillig, ebenso entstanden den Bürgern keine Kosten durch die Teilnahme.

2.1 Erhebungsmethodik der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung orientiert sich weitgehend an der Methode der Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁵ sowie „Mobilität in Städten – SrV 2018“ und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen. Der Fragebogen wurde mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung abgestimmt und dessen Inhalte in internen Tests auf Notwendigkeit und Verständlichkeit hin überprüft.

Die Befragungsunterlagen beinhalteten:

- Den eigentlichen Fragebogen (zwei doppelseitig bedruckte A3-Seiten als Heft zu 8 A4-Seiten gefaltet)
- Ein Anschreiben, unterschrieben vom Stadtdirektor der Stadt Mülheim Dr. Frank Steinfort mit Erklärungen zur Befragung und Bitte zur Teilnahme. Auf dem Anschreiben befand sich außerdem der Code, der benötigt wurde, um online in der eigens dafür vorgesehenen Befragungsmaske die Befragung durchzuführen. Ein Link zur Online-Befragung befand sich auf der Homepage der Stadt Mülheims und auf der Homepage von büro stadtVerkehr. Zusätzlich konnte die Online-Befragung per Scannen eines auf dem Anschreiben platzierten QR-Codes aufgerufen werden.
- Eine Erklärung zum Datenschutz
- Eine Rückantwortpostkarte, auf der die Teilnehmer eine telefonische Befragung vereinbaren und einen Wunschtag und Wunschzeitraum eintragen konnten.
- Einen frankierten Rückumschlag zum kostenfreien Rückversand des ausgefüllten Befragungsbogens an den Auftragnehmer.

2.1.1 Erhebungszeitraum

Für den Zeitraum der Erhebung wurde der Monat August ausgewählt. Die Festlegung des Zeitraums erfolgte unter der Annahme, dass in diesem Zeitfenster der mittlere Verkehr des Jahres hinreichend gut zu erfassen sei. Erkenntnisse zu der Thematik⁶ gehen zwar davon aus, dass nicht der bzw. die Durchschnittsmonat(e) definiert werden können, da jedoch in den Wintermonaten (Dezember bis März) eher Wetterverhältnisse auftreten, die den

⁵ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2018

⁶ Quelle: Ergebnispräsentation SrV 2018, Dresden 13.03.2020

Verkehr beeinflussen, ist davon abzuraten, eine Befragung in diesem Zeitraum durchzuführen.

2.1.2 Stichtage

Als Stichtage für die Befragung wurden Dienstag und Donnerstag ausgewählt. Diese Wochentage sind am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens geeignet, da der Einfluss des Wochenendes an diesen Tagen am geringsten ist. In Absprache mit Verantwortlichen der Stadtverwaltung wurden demnach folgende Stichtage festgelegt.

- Dienstag, der 16.08.2022
- Donnerstag, der 18.08.2022

Aufgrund einer möglichen Verzögerung im Rahmen des postalischen Versands der Unterlagen an die Haushalte wurde zusätzlich ein weiterer Stichtag angeboten, an denen die Bürger ihre Mobilität dokumentieren konnten:

- Dienstag, der 23.08.2022

Die Vorgabe mehrerer Stichtage ermöglicht die Minimierung von wetterbedingten Einflüssen. Außerdem werden den Personen (Ausweich-)Möglichkeiten gegeben, an der Befragung teilzunehmen, wenn sie an einem der Stichtage verhindert waren. Die Wetterverhältnisse stellten sich an den Stichtagen wie folgt dar:

- Stichtag 1 Dienstag, der 16.08.2022:
Wetter: 18 – 30 °C; Mix aus Sonne und Wolken, kein Niederschlag, leichte Brise
- Stichtag 2 Donnerstag, der 18.08.2022:
Wetter: 18 – 26 °C; Teilweise wechselhaftes Wetter, ganz vereinzelt Schauer möglich, ansonsten Mix aus Sonne und Wolken
- Stichtag 3 Dienstag, der 23.08.2022:
Wetter: 19 – 30 °C; Keine Wolke, nur Sonne, kein Niederschlag, nachmittags leichte Brise

Es lagen keine Extremwetterlagen und demnach keine größeren wetterbedingten Einschränkungen vor, die beispielsweise negative Auswirkungen auf die Fahrradnutzung gehabt hätten.

Aufgrund der Tatsache, dass die Befragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist anzumerken, dass während der Stichtage kein „Lockdown“ herrschte.

2.1.3 Stichprobe

Auf Stadtteilebene sollten mindestens Antworten von 1.910 Personen vorliegen. Dies wäre eine Stichprobengröße von ca. 1,1 % bezogen auf die Bevölkerung Mülheims. Zusätzlich sind die Empfehlungen gemäß der Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung des Landes Nordrhein-Westfalen einzuhalten. Eine Auswertung auf Ebene der Stadtteile ist mit der Stichprobengröße gewährleistet, ohne dass der Stichprobenfehler in den einzelnen Stadtteilen höher als 5 % liegt (95 %-ige Sicherheit). Voraussetzung hierfür ist eine differenzierte Verteilung der Stichprobengröße auf die jeweiligen Stadtteile.

Grunddaten			Stichprobenumfang			
Stadtteil	EW	Haus- halte (HA)	Stichprobengröße für stadtweite Auswertung		Versandprobengröße für stadtweite Aus- wertung (Rücklauf- quote)	
			< 5% Stichprobenfehler auf Ebene der Stadtteile		12,5%	
			EW	HA	EW	HA
Altstadt I	21.298	11.272	230	122	1.800	900
Altstadt II	25.576	12.736	250	124	2.000	1.000
Styrum	15.969	7.565	210	99	1.680	840
Dümpfen	18.788	9.350	200	100	1.600	800
Heißen	21.331	10.603	210	104	1.660	830
Menden- Holthausen	13.704	6.602	200	96	1.600	800
Saarn	23.115	11.322	210	103	1.660	830
Broich	14.181	7.708	200	109	1.600	800
Speldorf	18.755	9.713	200	104	1.600	800
Mülheim an der Ruhr	172.717	86.871	1.910	961	15.200	7.600

Abb. 2-1 Stichprobengröße der Haushaltsbefragung⁷

Ein Stichprobenfehler von +/- 5 % bedeutet, dass die Realität um bis zu 5 Prozentpunkte vom Befragungsergebnis nach oben bzw. nach unten hin abweichen kann. Eine relative statistische Genauigkeit auf Basis dieses 95 %-Konfidenzintervalls wird dann für die wesentliche Personengruppierung als hinreichend angesehen.

Die Stichprobenziehung erfolgte im Zusammenhang mit der zufälligen Adressziehung der ausgewählten Haushalte von Seiten der Stadtverwaltung Mülheims.

2.2 Information der Einwohner

Neben den Mitteilungen zur Durchführung der Befragungen in der lokalen Presse hatten die Bürger der Stadt Mülheim auch während des Zeitraums der Befragungen die Möglichkeit, sich online über Zweck und Vorgehensweise zu informieren. Dies war auf der Homepage der Stadt Mülheim möglich. Hier erhielten die Interessierten ein weiteres Mal Auskunft über den Ablauf, den Nutzen und das Ziel der Befragung. Zudem stand den ausgewählten Haushalten dort der Link zur Verfügung, um die Befragung online mit Eingabe des persönlichen Codes auszufüllen. Darüber hinaus betreute der Auftragnehmer während des gesamten Befragungszeitraums eine Telefonhotline, über die Rückfragen der Bürger zur Befragung gestellt, die Befragung telefonisch durchgeführt und zusätzliche Befragungsbögen angefordert werden konnten.

Der Auftragnehmer war während des Befragungszeitraums über diese Telefonnummer, eine E-Mail-Adresse und per SMS oder Whatsapp für alle Fragen und Anmerkungen, die die Haushaltsbefragung betrafen, erreichbar.

⁷ Quelle: Eigene Berechnung

3 Befragungsmethodik

Die Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an das MiD- und SrV-Design durchgeführt. Die angeschriebenen Haushalte wurden deshalb gebeten, alle außerhäuslichen Wege und Ziele (inkl. Abgangs- und Ankunftszeiten) sämtlicher Haushaltsmitglieder ab 6 Jahren für einen Stichtag zu protokollieren und das jeweils genutzte Verkehrsmittel zu benennen.

3.1 Erhebungsbogen

Der Fragebogen der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Mülheim an der Ruhr orientiert sich methodisch an den überregionalen Studien der MiD- und SrV-Befragungen und richtet sich nach den Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.⁸

Zusätzliche Erhebungsmerkmale im nicht standardisierten Verfahren werden auf der letzten Seite des Fragebogens erfasst. Dieser Teil der Befragung ist auf die städtische Situation und den Beteiligungswunsch der Bürgerinnen und Bürger zu konkreten verkehrlichen und sonstigen Anliegen abgestimmt. Bei der vorliegenden Mobilitätsbefragung waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, die Verkehrsangebote zu bewerten und Verbesserungsbedarfe im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr zu benennen. Außerdem wurden Fragen zum Nutzungsverhalten bezüglich des eigenen Autos sowie zum langfristigen Mobilitätsverhalten gestellt.

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Coronapandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen platziert. So wurden auf der ersten Seite allgemeine Tipps zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der aktuellen Situation ausfallen.

Der Befragungsbogen bestand aus den folgenden vier unterschiedlichen Teilen (s. Anhang):

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
Anzahl aller im Haushalt permanent lebender Personen, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt (Fahrzeugausstattung), Kilometerleistungen pro Jahr, Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit und höchster Schulabschluss der Personen über 6 Jahre, Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec/E-Bike-Besitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit, Normalität des Stichtages, Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus	Start- und Zielorte der Wege, Dauer der Wege (Start- und Endzeiten), genutzte Verkehrsmittel, Zweck der Wege	Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV, Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger, Einschätzung der Mobilitätsentwicklung

Abb. 3-1 Befragungsinhalte

⁸ Die Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen beziehen sich einerseits auf allgemeine qualitative Merkmale wie u.a. die Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit der Untersuchungen untereinander und mit übergeordneten Erhebungen (MiD, SrV) sowie die Berücksichtigung der Nahmobilität, andererseits auf quantitative Merkmale wie z.B. eine minimale Nettostichprobe von 1.000 Personen sowie die dreigliedrige Befragungsmethodik und bestimmte inhaltliche Mindestanforderungen. Sämtliche Vorgaben sind in der vorliegenden Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität der Stadt Mülheim an der Ruhr erfüllt.

3.2 Datenerfassung und Datengrundlagen

Insgesamt war bei der vorliegenden Haushaltsbefragung ein Rücklauf von 1.172 Haushaltsfragebögen mit insgesamt 2.340 Personen zu verzeichnen. Die Rücklaufmenge ist sowohl für eine gesamtstädtische als auch eine differenzierte stadtteilspezifische Auswertung mit dem gebotenen Konfidenzintervall als ausreichend anzusehen.

Die Rücklaufquote beträgt insgesamt 15 % und liegt somit über der kalkulierten Quote von 12,5 %. In der folgenden Abbildung ist die Rücklaufquote auf Stadtteilebene dargestellt.

Stadtteil	Rücklauf kalkuliert (Haushalte)	Rücklauf tatsächlich (Haushalte)	Rücklauf Personen	Rücklaufquote
Altstadt I	122	124	239	14%
Altstadt II	124	109	201	11%
Styrum	99	104	202	12%
Dümpten	100	123	252	15%
Heißen	104	149	315	18%
Menden-Holthausen	96	168	342	21%
Saarn	103	153	327	18%
Broich	109	124	239	16%
Speldorf	104	118	223	15%
Mülheim an der Ruhr	961	1.172	2.340	15%

Abb. 3-2 Rücklauf auf Ebene der Stadtteile

Die höchste Rücklaufquote konnte mit etwa 21 % in Menden-Holthausen erreicht werden, in Heißen und Saarn lag die Teilnahmequote mit 18 % ebenfalls noch über dem städtischen Mittelwert.

Der Großteil der Teilnehmer nutzte die Möglichkeit, den Fragebogen schriftlich auszufüllen und per Post zurückzusenden. Ca. 810 Haushalte nahmen auf diese Art teil, etwa 350 Haushalte nahmen online an der Befragung teil und 10 auf telefonischem Weg.

3.2.1 Plausibilitätskontrollen und Dateneingabe

Vor der rechnergestützten Erfassung der Daten mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS wurden die Bögen auf ihre Plausibilität hin überprüft und codiert. Hierbei wurde insbesondere auf die Vollständigkeit der Angaben sowie auf eine möglichst vollständige Fehlerkorrektur geachtet. Typische Fehlerquellen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Fehler bzw. unvollständige Angaben beim **Ausfüllen** durch die Befragten: Lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll (keine Zeit-, Ziel-, Wegezweck- oder Verkehrsmittelangaben), oftmals u.a. fehlende „nach Hause“-Wege sowie nicht nachvollziehbare Zeit- und Zielangaben
- **Codierungsfehler**: falsche oder fehlende Codierungen, fehlende Ergänzungen, insbesondere bei den „nach Hause“-Wegen
- **Eingabefehler**: fehlerhafte Eingabe bei der rechnergestützten Dateneingabe, insbesondere durch „Zahlendreher“

Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen sind die Fehler soweit wie möglich ermittelt, korrigiert und gegebenenfalls mit plausiblen Daten ergänzt worden.

3.2.2 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgt auf drei verschiedenen Ebenen: Haushaltsebene, Personenebene und Wegeebene⁹. Dieses Vorgehen ist notwendig, da nicht alle Haushaltsmitglieder alle Fragen des Fragebogens ausfüllen sollten, sondern einige der abgefragten Aspekte nur durch ein Haushaltsmitglied zu beantworten waren.

Die Auswertung und Dokumentation der Mobilität der Personen im Wegeprotokoll erfolgten in einem mehrstufigen Verfahren. Die Teilnehmer tragen zunächst in die Papierbögen (oder online) Start und Ziel der jeweiligen Wege ein (dies können Adressen, in einigen Fällen jedoch auch nur Stadtteile oder Städte sein). Die Start- und Zielkoordinaten der Wege werden den erstellten Verkehrszellen zugeordnet. Grundlage des eigens erstellten Verkehrszellenplans ist die Zelleinteilung in 350 Verkehrszellen. Dabei umfasst das Stadtgebiet Mülheim 222 Zellen. Je weiter man sich in diesem Zellenplan von Mülheim entfernt, desto gröber wird die Zelleinteilung. Die direkt an den Projektraum angrenzende Städte sind noch je nach Stadtteil unterteilt, die weiter entfernten Städte werden zusammen mit anderen Städten zu Zellen auf Kreisgebietsebene zusammengefasst. Noch weiter entfernt bestehen Landkreise oder Bundesländer aus nur noch jeweils einer einzigen Verkehrszelle.

Durch Aggregation der Wege auf Zellenebene lassen sich diese zusammenfassen und die Distanzen und Reisezeiten nach dem gewichteten Schwerpunkt der Zelle je nach Verkehrsart ermitteln.

⁹ Hinweis: Die Haushaltsbefragung liefert lediglich Erkenntnisse über die Wege, die durch die Bewohner Mülheims unternommen wurden. Der Zielverkehr von anderen Orten in die Stadtteile Mülheims durch nicht Ortsansässige erschließt sich nicht aus der Befragung.

4 Basisdaten zur Stichprobe

Die folgenden Ausführungen enthalten Auswertungen zu Basisdaten der Erhebung (Haushaltsgrößen, -struktur), den Vergleich mit der Grundgesamtheit¹⁰ auf Stadtteils- und Gesamtstadtebene sowie die Darstellung erforderlicher Gewichtungsfaktoren.

4.1 Haushaltsgrößen und Haushaltsstruktur

Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Mülheim beträgt 2,00 Personen je Haushalt, variiert jedoch innerhalb der neun Stadtteile von 1,89 Personen in Speldorf bis hin zu 2,11 Personen je Haushalt in Heißen.

Stadtteil	Rücklauf Haushalte	Rücklauf Personen	Ø-Haushaltsgröße
Altstadt I	124	239	1,93
Altstadt II	109	201	1,94
Styrum	104	202	1,94
Dümpten	123	252	2,05
Heißen	149	315	2,11
Menden-Holthausen	168	342	2,04
Saarn	153	327	2,14
Broich	124	239	1,93
Speldorf	118	223	1,89
Mülheim an der Ruhr	1.172	2.340	2,00

Abb. 4-1 Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

An der Haushaltsbefragung haben zu großen Teilen 2-Personen-Haushalte teilgenommen. Der Anteil in der Stichprobe beträgt gesamtstädtisch 43 %. 1-Personen-Haushalte sind in der Stichprobe zu 33 % vertreten, 3-Personen-Haushalte zu 10 %, 4-Personen-Haushalte zu 10 % und Haushalte mit fünf oder mehr Personen zu 3 %. Zwischen den Stadtteilen lassen sich deutliche Unterschiede erkennen. In den Stadtteilen Altstadt I, Dümpten, Heißen, Saarn und Speldorf liegt der Anteil der 2-Personen-Haushalte über dem städtischen Mittel. In den Stadtteilen Altstadt II, Styrum, Broich und Speldorf ist hingegen der Anteil an 1-Personen-Haushalte über dem stadtweiten Durchschnitt. Die Unterschiede bei der Haushaltsgrößenverteilung werden für die folgenden Auswertungen mittels einer vorgenommenen Gewichtung entsprechend angeglichen. (s. Abb. 4-2)

¹⁰ Erfahrungsgemäß sind die Strukturdaten auf Haushalts- und Personenebene der Stichprobe nicht deckungsgleich mit denen der Grundgesamtheit (Der Anteil der 1-Personen-Haushalte ist beispielsweise in der Stichprobe dieser Befragung geringer als in der städtischen Grundgesamtheit. Um die Rückantworten dieser Personengruppe in dem richtigen Maße zu berücksichtigen, müssen deren Antworten mit einem Gewichtungsfaktor versehen werden).

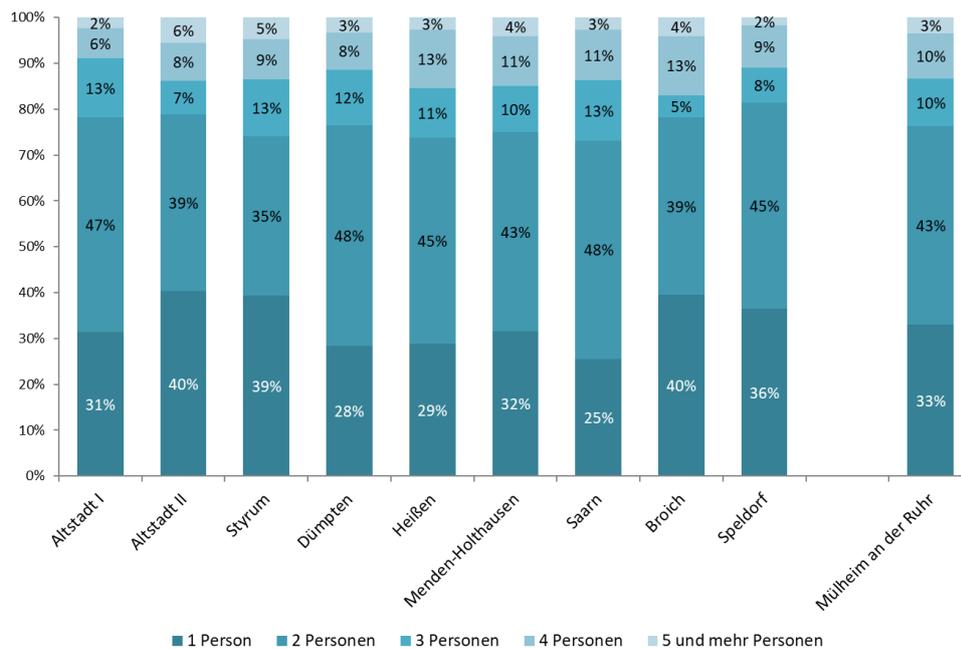


Abb. 4-2 Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

4.2 Geschlecht

Gesamtstädtisch haben tendenziell mehr Frauen als Männer an der Befragung teilgenommen. Nur im Stadtteil Broich überwiegt der Anteil an Männern leicht mit 50,4 %, insgesamt liegt der Männeranteil bei 47,1 %. Der höchste Frauenanteil an der Stichprobe wird in Styrum mit 56,6 % und in Speldorf mit 55,3 % erreicht, insgesamt sind es 52,9 %. In der Grundgesamtheit der Einwohnerinnen und Einwohner Mülheims ist der Anteil von Frauen leicht höher als der Anteil von Männern (51 % gegenüber 49 %)¹¹. Für den Faktor Geschlecht wird ebenfalls eine Gewichtung vorgenommen.

Stadtteil	weiblich	männlich
Altstadt I	53,0%	47,0%
Altstadt II	52,0%	48,0%
Styrum	56,6%	43,4%
Dümpten	51,4%	48,6%
Heißen	52,3%	47,7%
Menden-Holthausen	53,6%	46,4%
Saarn	53,1%	46,9%
Broich	49,6%	50,4%
Speldorf	55,3%	44,7%
Mülheim an der Ruhr	52,9%	47,1%

Abb. 4-3 Geschlecht nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.3 Altersstruktur

Von den befragten Personen haben 2.230 ihr Alter angegeben. Insgesamt sind die Jahrgänge ab etwa 45 Jahren deutlich stärker in der Stichprobe vertreten als die jüngeren.

¹¹ Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr, Stabsstelle Sozialplanung und Statistik: Bevölkerung nach dem Geschlecht am 30.09.2022

So entfallen auf diese Altersklassen knapp 62 % der Teilnehmer. Insbesondere die Personen unter 29 Jahren, Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene, sind in der Stichprobe nur gering vertreten. Hinzu kommen die Kinder unter sechs Jahren, deren Anzahl auf Haushaltsebene erfasst wurde, die aber im Personenfragebogen nicht berücksichtigt wurden.

Stadtteil	Altersklasse					
	6-17 Jahre	18-29 Jahre	30-44 Jahre	45-64 Jahre	65-74 Jahre	75 Jahre und älter
Altstadt I	8,9%	16,5%	17,4%	34,4%	8,0%	14,7%
Altstadt II	8,3%	11,4%	18,7%	33,2%	13,0%	15,5%
Styrum	7,6%	15,7%	20,5%	32,4%	14,1%	9,7%
Dümpfen	6,6%	12,0%	14,9%	34,4%	16,2%	15,8%
Heißen	9,9%	14,8%	14,1%	29,6%	13,8%	17,8%
Menden-Holthausen	7,6%	10,6%	18,4%	33,8%	16,6%	13,0%
Saarn	9,6%	7,3%	14,9%	38,9%	12,9%	16,5%
Broich	11,1%	12,0%	21,4%	31,2%	12,4%	12,0%
Speldorf	6,5%	14,9%	14,9%	32,1%	17,7%	14,0%
Mülheim an der Ruhr	8,5%	12,5%	17,0%	33,5%	13,9%	14,5%

Abb. 4-4 Altersstruktur nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

In circa 8 % der befragten Haushalte leben Kinder, die jünger als sechs Jahre sind (insgesamt 77 Kinder unter sechs Jahren). Davon leben in den meisten Haushalten ein Kind, das unter sechs Jahren ist, Haushalte mit drei oder mehr Kindern unter sechs Jahren sind kaum vorhanden. Da das Mobilitätsverhalten von Kindern unter sechs Jahren zum größten Teil fremdbestimmt ist, wurden die durchgeführten Wege nicht im Wegeprotokoll abgefragt und sind somit nicht in der vorliegenden Auswertung betrachtet worden.

Stadtteil	Kein Kind	1 Kind	2 Kinder	3 Kinder und mehr
Altstadt I	90,7%	7,5%	1,9%	0,0%
Altstadt II	90,9%	5,7%	3,4%	0,0%
Styrum	91,9%	4,7%	3,5%	0,0%
Dümpfen	94,3%	3,8%	0,9%	0,9%
Heißen	91,3%	6,3%	2,4%	0,0%
Menden-Holthausen	91,2%	6,1%	2,0%	0,7%
Saarn	96,2%	3,1%	0,8%	0,0%
Broich	88,8%	7,5%	3,7%	0,0%
Speldorf	94,7%	3,2%	2,1%	0,0%
Mülheim an der Ruhr	92,2%	5,3%	2,2%	0,2%

Abb. 4-5 Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene, Kinder unter 6 Jahren)

4.4 Berufstätigkeit

Von den teilnehmenden Personen an der Befragung sind im stadtweiten Durchschnitt 48,9 % berufstätig, nicht berufstätig sind 35,5 % der Befragten und 15,7 % befinden sich in Ausbildung. In den Stadtteilen sind teils größere Unterschiede zu beobachten. Während beispielsweise in Dümpfen der Anteil der Nichtberufstätigen über dem städtischen Durchschnitt liegt (39,4 %), liegt er etwa in Altstadt I darunter (29,7 %). Dafür sind in

Altstadt I die Anteile der Berufstätigen und der Schüler und Studenten erhöht (50,9 % bzw. 19,4 %). Der höchste Anteil an Berufstätigen lässt sich in Speldorf mit 52,1 % verzeichnen, während der Anteil der in Ausbildung befindlichen in Heißen mit 19,7 % am höchsten liegt.

Stadtteil	Berufstätig	nicht berufstätig	in Ausbildung
Altstadt I	50,9%	29,7%	19,4%
Altstadt II	50,3%	38,1%	11,7%
Styrum	48,7%	37,8%	13,5%
Dümpfen	47,8%	39,4%	12,9%
Heißen	43,8%	36,5%	19,7%
Menden-Holthausen	50,6%	35,0%	14,4%
Saarn	47,6%	36,7%	15,7%
Broich	49,8%	33,0%	17,2%
Speldorf	52,1%	32,9%	15,1%
Mülheim an der Ruhr	48,9%	35,5%	15,7%

Abb. 4-6 Berufstätigkeit nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

4.5 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die Grundgesamtheit umfasst die in den Stadtteilen Mülheims lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile sowie der Gesamtstadt auf. Dies gilt insbesondere für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß etwa 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften kein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden.

Beim Vergleich der Haushaltsgrößen der Stichprobe mit der Grundgesamtheit wird offensichtlich, dass die 2-Personen-Haushalte in der Stichprobe überrepräsentiert sind. Hingegen sind die 1-Person-Haushalte unterrepräsentiert. Die Bildung eines Gewichtungsfaktors „Haushaltsgröße“ war dementsprechend erforderlich.



Abb. 4-7 Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Des Weiteren wurde der Datensatz nach dem Alter der befragten Personen gewichtet. Es zeigt sich, dass vor allem die älteren Personen in der Befragung überrepräsentiert sind. So liegt beispielsweise der Anteil der Teilnehmer in der Altersklasse 45-64 Jahre über dem der Grundgesamtheit. Auf der anderen Seite haben, verglichen mit dem Anteil der Grundgesamtheit, vor allem zu wenig Erwachsene zwischen 30 und 44 Jahren sowie Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren an der Befragung teilgenommen. Ein Abgleich mit der Grundgesamtheit in Form eines Gewichtungsfaktors „Alterskohorte“ war auch in diesem Fall unabdingbar.

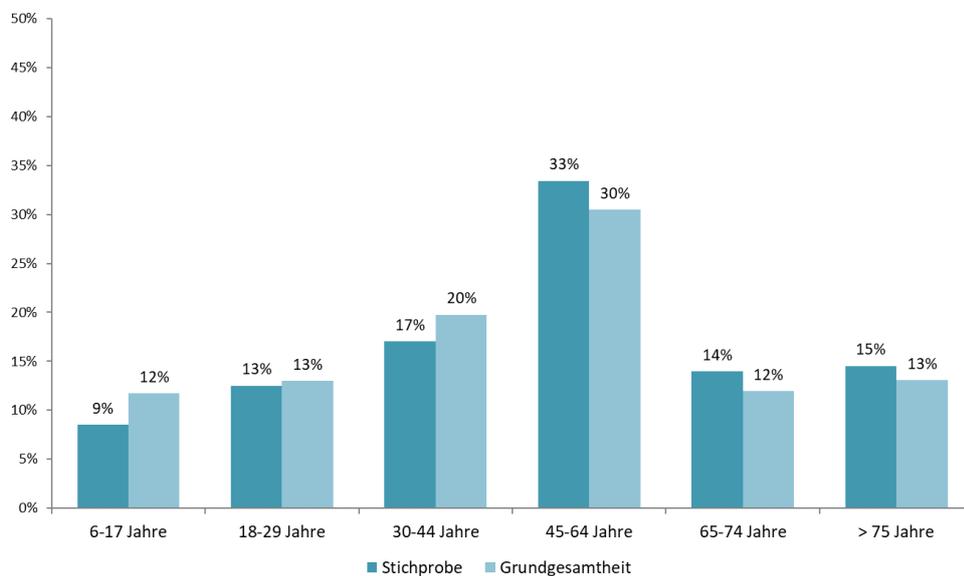


Abb. 4-8 Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

Im Vergleich zur Grundgesamtheit zeigen sich bei der Geschlechterverteilung in der Stichprobe nur geringe Abweichungen. Dennoch ist auch bei diesem Faktor eine geschlechterspezifische Gewichtung errechnet worden.¹²

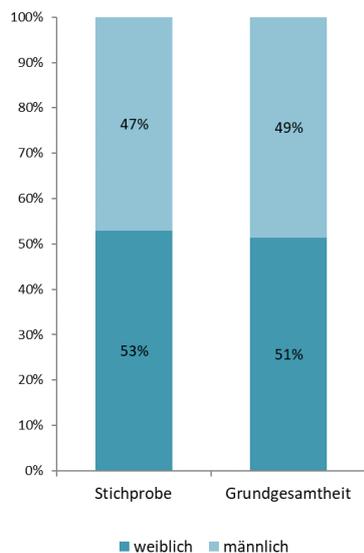


Abb. 4-9 Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit
(Auswertung auf Personenebene)

4.6 Gewichtung nach Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur

Bei der Auswertung der Basisdaten der Stichprobe wurde ersichtlich, dass Abweichungen von der Grundgesamtheit und der Stichprobe in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße bestehen. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Der Mittelwert dieser drei Gewichtungsfaktoren wurde auf die nachfolgenden Auswertungen angewandt. Außerdem erfolgte als zusätzlicher Faktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile Mülheims. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen. Durch die vorgenommene Gewichtung kann es in den angezeigten Fallzahlen zu geringen Unterschieden kommen.

¹² Auch wenn in den Abbildungen des Kapitels 4.5 die Gegenüberstellung der Stichprobe und der Grundgesamtheit auf Gesamtstadtebene dargestellt ist, erfolgt die rechnerische Gewichtung des Datensatzes mittels der drei Faktoren Haushaltsgröße, Alter und Geschlecht jeweils auf Ebene der Stadtteile.

5 Mobilitätsvoraussetzungen

5.1 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Der Besitz und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie Nutzungsberechtigungen (bspw. für den ÖPNV) bestimmen wesentlich die Verkehrsmittelwahl der Nutzer im Verkehrssystem. In der Folge sind die Verkehrsmittelverfügbarkeiten stadtteilbezogen ausgewertet.

5.1.1 Motorisierung

Insgesamt 83 % der befragten Haushalte in Mülheim an der Ruhr besitzen mindestens einen Pkw, somit verfügen die übrigen 17 % der Haushalte über keinen eigenen Pkw im Haushalt. 31 % der Haushalte gaben an, zwei oder mehr Autos zu besitzen. Die mittlere Besitzquote je Haushalt beträgt 1,22 Pkw. Hinsichtlich E-Pkw gaben 93 % der Haushalte an kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, die mittlere Besitzquote liegt bei 0,08 Pkw. Dagegen liegt die mittlere Motorrad- und Krad-Besitzquote bei 0,13. 90 % der Haushalte gaben an, kein derartiges Fahrzeug zu besitzen, in knapp 8 % der Haushalte ist eines verfügbar und in knapp 2 % der Haushalte zwei oder mehr.

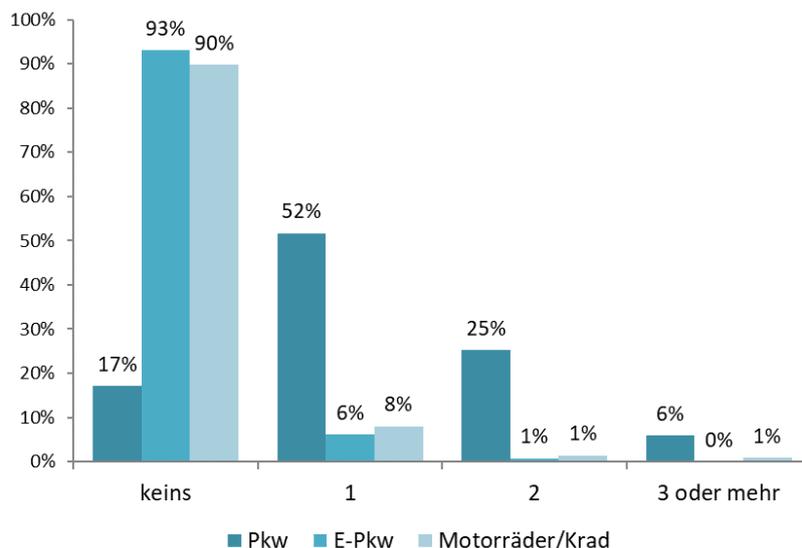


Abb. 5-1 Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Stadtteile. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. So weisen die in Altstadt I wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 0,98 Pkw je Haushalt auf. Dementsprechend liegt dort der Anteil der Haushalte am höchsten, die über keinen Pkw verfügen. Ebenso liegt die Pkw-Besitzquote in den Stadtteilen Altstadt II, Styrum und Broich unter dem stadtweiten Durchschnitt. In den Stadtteilen Menden-Holthausen, Saarn und Speldorf hingegen liegt die Besitzquote deutlich über dem stadtweiten Durchschnitt. Der Motorisierungsgrad der Mülheimer Bevölkerung liegt gemäß den vorliegenden Haushaltsdaten bei 611 Pkw je 1.000 Einwohnern. Im Vergleich der Stadtteile weist Speldorf mit 757 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner den höchsten Wert auf, Altstadt I mit 508 Fahrzeugen hingegen den geringsten.¹³ Im Vergleich mit Solingen, Essen und Wuppertal kann eine ähnliche Besitzquote festgestellt werden. In Solingen verfügt ein Haushalt durchschnittlich über 1,26 Pkw, in Essen und Wuppertal liegt die Besitzquote bei 1,20 Pkw pro Haushalt.

¹³ Die vorliegenden Motorisierungsgrade können von den städtischen statistischen Daten hinsichtlich der Kraftfahrzeugdichte abweichen.

Stadtteil	kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Altstadt I	26%	51%	21%	2%	0,98	508
Altstadt II	23%	57%	17%	3%	1,03	559
Styrum	19%	50%	26%	6%	1,19	613
Dümpten	18%	51%	21%	10%	1,23	600
Heißen	19%	48%	27%	6%	1,22	577
Menden-Holthausen	7%	50%	35%	8%	1,48	727
Saarn	8%	44%	40%	7%	1,48	692
Broich	21%	57%	17%	5%	1,08	560
Speldorf	6%	55%	30%	9%	1,43	757
Mülheim an der Ruhr	17%	52%	25%	6%	1,22	611
Solingen 2018 ¹⁴	17%	50%	27%	7%	1,26	612
Essen 2019 ¹⁵	17%	55%	23%	5%	1,20	610
Wuppertal 2020 ¹⁶	22%	49%	23%	6%	1,20	597

Abb. 5-2 Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Hinsichtlich E-Pkw fällt die Besitzquote mit 0,08 Fahrzeugen je Haushalt im Vergleich zu herkömmlichen Pkw grundsätzlich gering aus. Insbesondere in den Stadtteilen Altstadt II, Styrum und Dümpten ist die Anzahl an E-Pkw mit maximal 21 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner niedrig. Die höchste E-Pkw-Besitzquote weisen die Stadtteile Speldorf, Saarn und Menden-Holthausen auf. In Speldorf liegt die Besitzquote bei 122 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner.

Stadtteil	kein Pkw	1 E-Fahrzeug	2 E-Fahrzeuge	E-Fahrzeug je Haushalt	E-Fahrzeug je 1.000 EW
Altstadt I	93%	7%	0%	0,07	36
Altstadt II	97%	3%	0%	0,03	16
Styrum	96%	4%	0%	0,04	21
Dümpten	97%	3%	0%	0,03	15
Heißen	92%	7%	1%	0,08	38
Menden-Holthausen	90%	8%	2%	0,12	59
Saarn	89%	8%	4%	0,15	70
Broich	94%	5%	0%	0,06	31
Speldorf	79%	18%	2%	0,23	122
Mülheim an der Ruhr	93%	6%	1%	0,08	40

Abb. 5-3 Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Während die Anzahl der privaten Pkw je Haushalt in Mülheim bei 1,22 liegt, so ist die Besitzquote der Motorräder/Krads oder Mofas je Haushalt im stadtweiten Durchschnitt mit 0,13 wesentlich geringer. Überdurchschnittlich viele Motorräder/Krads oder Mofas weist der Stadtteil Speldorf auf, in Dümpten und Heißen sind dagegen kaum Motorräder/Krads oder Mofas vorhanden.

¹⁴ Quelle: Eigene Berechnung im Rahmen der Haushaltsbefragung Solingen 2018.

¹⁵ Quelle: Eigene Berechnung im Rahmen der Haushaltsbefragung Essen 2019.

¹⁶ Quelle: Mobilitätsbefragung 2020 Stadt Wuppertal, Planersocietät.

Stadtteil	kein Krad	1 Krad	2 Krads	3 oder mehr Krads	Krad je Haushalt	Krad je 1.000 EW
Altstadt I	91%	5%	2%	2%	0,14	73
Altstadt II	91%	9%	1%	0%	0,10	54
Styrum	89%	6%	2%	3%	0,19	98
Dümpten	91%	9%	0%	0%	0,09	44
Heißen	92%	7%	1%	0%	0,09	43
Menden-Holthausen	88%	7%	4%	1%	0,18	88
Saarn	90%	6%	2%	2%	0,15	70
Broich	91%	8%	0%	0%	0,10	52
Speldorf	75%	24%	2%	0%	0,27	143
Mülheim an der Ruhr	90%	8%	1%	1%	0,13	65

Abb. 5-4 Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene)

5.1.2 Besitz von Fahrrädern

71 % aller befragten Haushalte steht mindestens ein Fahrrad zur Verfügung (s. Abb. 5-6), demzufolge besitzen rund 29 % aller Haushalte kein Fahrrad. Zwei oder mehr Fahrräder besitzen insgesamt 46 % aller Haushalte. Neben herkömmlichen Fahrrädern ist auch den Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes¹⁷ mittlerweile häufiger verbreitet. In 27 % der Haushalte steht ein solches Verkehrsmittel zur Verfügung. E-Scooter hingegen sind weniger im privaten Besitz verbreitet. Hier beträgt der Anteil an Haushalten mit E-Scooter-Besitz nur rund 3 %.

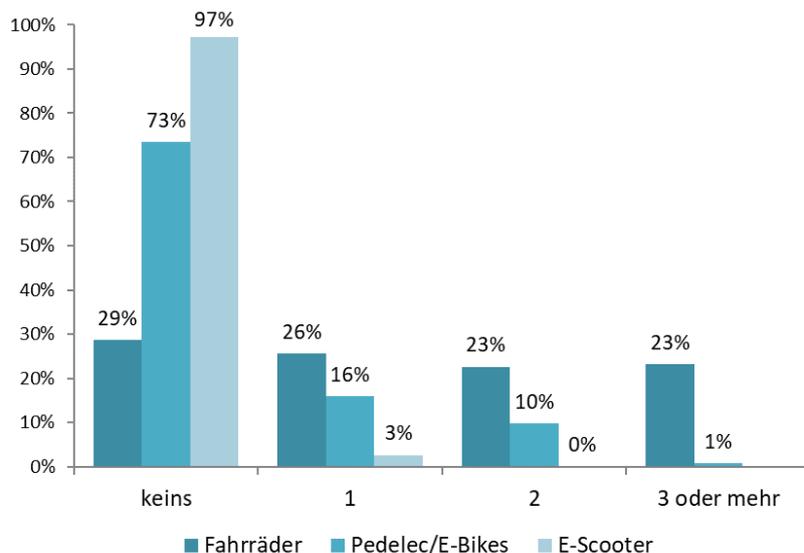


Abb. 5-5 Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenzen

Der durchschnittliche Haushalt in Mülheim besitzt 1,63 Fahrräder. Dies entspricht 816 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Stadtteile zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Dümpten (1,26 Fahrräder je Haushalt), Altstadt I (1,34 Fahrräder je Haushalt) und Altstadt II (1,45 Fahrräder je Haushalt) unter dem stadtweiten Durchschnitt liegt, ist die Quote in Saarn und Speldorf mit 2,13 und 2,18 Fahrrädern je Haushalt erhöht.

¹⁷ Pedelec: Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung, bis 25 km/h, keine Versicherung und Führerschein erforderlich; E-Bike: Fahrrad mit elektrischem Antrieb, bis 45 km/h, Versicherung und Führerschein erforderlich

Stadtteil	kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Altstadt I	33%	32%	16%	19%	1,34	695
Altstadt II	34%	25%	19%	22%	1,45	786
Styrum	22%	31%	26%	21%	1,66	855
Dümpten	41%	22%	22%	15%	1,26	615
Heißen	37%	16%	23%	24%	1,61	762
Menden-Holthausen	31%	22%	23%	24%	1,63	801
Saarn	16%	21%	31%	33%	2,13	997
Broich	28%	26%	28%	18%	1,64	851
Speldorf	9%	36%	20%	34%	2,18	1.154
Mülheim an der Ruhr	29%	26%	23%	23%	1,63	816

Abb. 5-6 Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,38 Pedelecs bzw. E-Bikes auf gesamtstädtischer Ebene auf. Dies entspricht 190 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Wie bei den Besitzquoten herkömmlicher Fahrräder ist die Quote in den Stadtteilen Saarn und Speldorf mit 0,52 und 0,63 Pedelecs bzw. E-Bikes über dem städtischen Durchschnitt. In Styrum, Altstadt I und Dümpten ist die Quote am niedrigsten. Vor dem Hintergrund der derzeitigen Entwicklung des Elektrofahrradmarktes wird der Anteil in den nächsten Jahren jedoch mit Sicherheit weiterwachsen. Die aktuelle Entwicklung lässt sich im Vergleich zur Befragung 2019 bestätigen. Während 2019 in 8 % der Haushalte ein Pedelec und in 3 % zwei Pedelecs vorhanden waren, haben in der aktuellen Befragung 27 % der Haushalte mindestens ein Pedelec/E-Bike.

Wenn das Pedelec/E-Bike das Fahrrad ersetzen würde, ist anzunehmen, dass die Besitzquote von herkömmlichen Fahrrädern je Haushalt zurückgeht. Daraus entsteht die Hoffnung, dass die Nutzung des Pedelecs/E-Bikes bei entsprechend günstigen Wegelängen und sonstigen Bedingungen in Teilen eine Alternative zur Mobilität mit dem Auto sein kann, anstatt nur Fahrten mit dem Fahrrad weniger beschwerlich zu machen. Möglicherweise ist der Trend zu den elektrisch betriebenen Zweirädern noch zu neu, so dass bei Anschaffung von Pedelecs/E-Bikes in den Haushalten alte funktionstüchtige Fahrräder noch vorhanden waren und noch sind. Eventuell wird sich das Verhältnis von Fahrrad- und E-Bike/Pedelec-Besitz in den kommenden Jahren und Jahrzehnten angleichen.

Stadtteil	kein E-Bike	1 E-Bike	2 E-Bikes	3 oder mehr E-Bikes	E-Bike je Haushalt	E-Bike je 1.000 EW
Altstadt I	81%	10%	8%	1%	0,28	145
Altstadt II	73%	19%	7%	2%	0,37	201
Styrum	81%	17%	2%	0%	0,21	108
Dümpten	81%	10%	7%	2%	0,31	151
Heißen	71%	15%	14%	1%	0,44	208
Menden-Holthausen	70%	16%	13%	1%	0,47	231
Saarn	63%	21%	16%	0%	0,52	243
Broich	77%	15%	9%	0%	0,32	166
Speldorf	55%	27%	18%	0%	0,63	333
Mülheim an der Ruhr	73%	16%	10%	1%	0,38	190

Abb. 5-7 Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Eine geringe Besitzquote lässt sich bezüglich E-Scooter verzeichnen. Hier liegt die gesamtstädtische Quote bei 0,03 E-Scooter je Haushalt. Dies entspricht 15 E-Scooter je 1.000 Einwohnern. Entsprechend fällt die Anzahl an E-Scootern in den einzelnen Stadtteilen gering aus. Die höchste Besitzquote liegt im Stadtteil Broich mit 0,10 E-Scootern je Haushalt vor,

die niedrigste in den Stadtteilen Dümpten und Menden-Holthausen mit 0,01 E-Scootern je Haushalt. Es ist anzunehmen, dass die geringe Besitzquote an E-Scootern durch die weite Verbreitung an E-Scooter-Sharing-Diensten beeinflusst wird. Daher können die tatsächliche Nutzung und die Besitzquote von E-Scootern möglicherweise stark voneinander abweichen.

Stadtteil	kein E-Scooter	1 E-Scooter	2 E-Scooter	3 oder mehr E-Scooter	E-Scooter je Haushalt	E-Scooter je 1.000 EW
Altstadt I	97%	3%	0%	0%	0,03	16
Altstadt II	97%	3%	0%	0%	0,03	16
Styrum	98%	2%	0%	0%	0,02	10
Dümpten	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Heißen	97%	3%	0%	0%	0,03	14
Menden-Holthausen	99%	1%	0%	0%	0,01	5
Saarn	98%	2%	0%	0%	0,02	9
Broich	94%	3%	1%	2%	0,10	52
Speldorf	92%	8%	0%	0%	0,08	42
Mülheim an der Ruhr	97%	3%	0%	0%	0,03	15

Abb. 5-8 Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2 ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

5.2.1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Ca. 24 % der befragten Personen in Mülheim an der Ruhr besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket, Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist nutzen sie den ÖPNV auf dem Weg zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte. Sie besitzen andere Bedürfnisse und Anforderungen an den ÖPNV als Gelegenheits- und Freizeitnutzer.

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer ist häufig in den Stadtteilen mit einem breiten ÖPNV-Angebot (Bus-, Tram-/U-Bahn- und SPNV-Anschluss) tendenziell höher als in solchen mit einem ÖPNV-Grundangebot. Dies trifft teilweise für die Stadteile in Mülheim zu. Anschluss an das SPNV-Netz besteht nur über die Bahnhöfe Mülheim Hauptbahnhof, Mülheim West und Mülheim Styrum in den Stadtteilen Styrum, Altstadt I und Altstadt II. Entsprechend besteht kein SPNV in den Stadtteilen Speldorf, Broich, Saarn, Menden-Holthausen und Dümpten. Einen Anschluss an das Bus-, Tram- oder U-Bahnnetz besteht in allen Stadtteilen.

Darüber hinaus spielen weitere Faktoren eine Rolle, wie etwa das Angebot an Schulen, da v. a. Schüler und Auszubildende eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen. Die Bandbreite der stadtteil-spezifischen ÖPNV-Zeitkarten-Besitzquoten reicht von 14 % in Menden-Holthausen bis zu 31 % in Altstadt II.

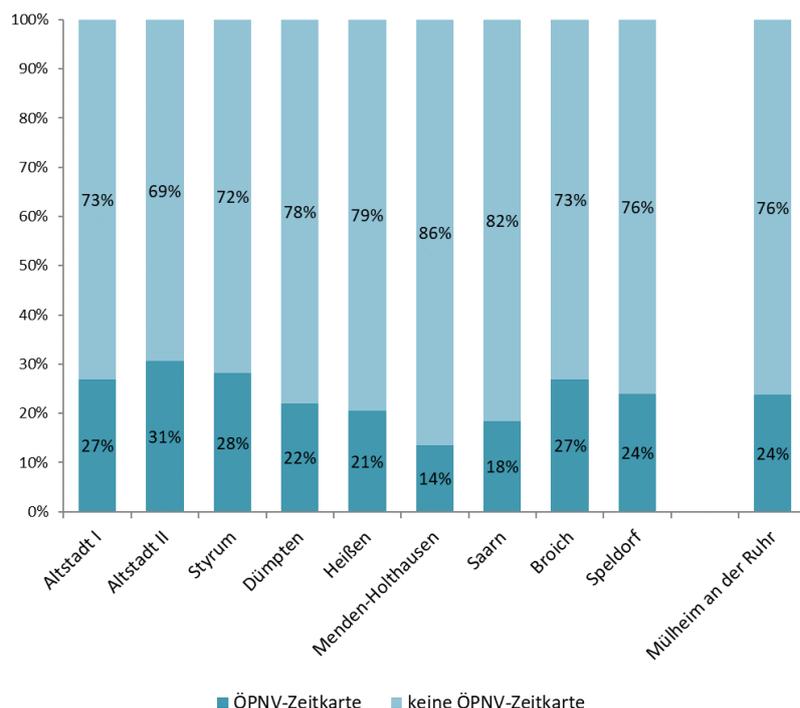


Abb. 5-9 Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 79 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist in den Gruppen der Schülerinnen und Schüler (56 %) sowie Auszubildenden (44 %) zu verzeichnen. Die übrigen Berufstätigkeitsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten. Die niedrigste Besitzquote liegt bei Personen, die vorübergehend freigestellt sind (7 %), Rentner/innen bzw. Pensionär/innen (14 %), sowie Vollzeit erwerbstätigen (16 %) vor.

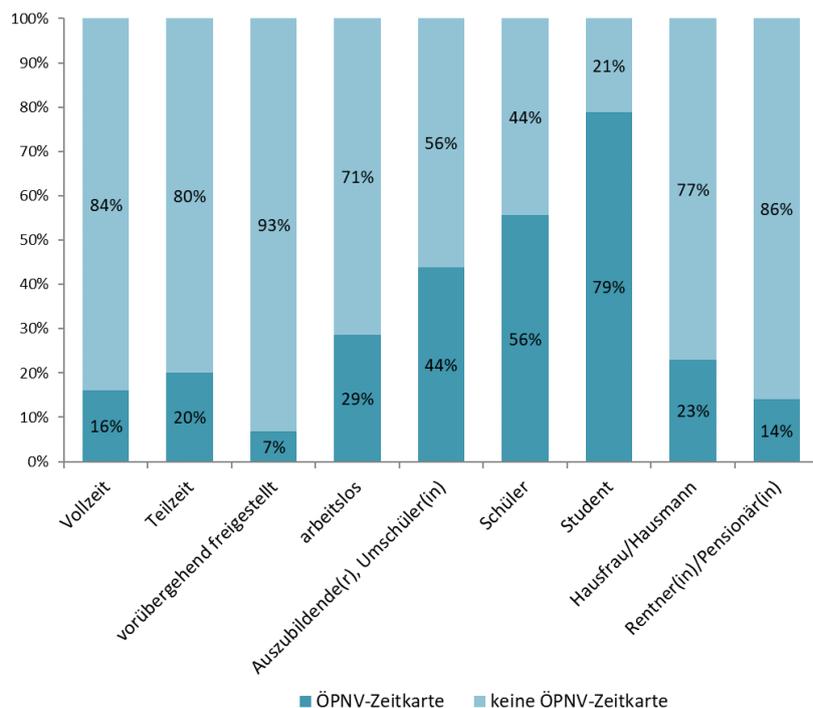


Abb. 5-10 Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 6-17-Jährigen mehr als die Hälfte der Personen, sowie in der Gruppe der jungen Erwachsenen im Alter von 18-29 Jahren noch 50 % der Personen eine Zeitkarte besitzt (vorrangig Schüler und Studenten), beträgt die Quote in den Altersklassen ab einem Alter von 30 Jahren weniger als 20 %. Ab einem Alter von 45 Jahren sinkt der Anteil an Zeitkartenbesitzer weiter und stagniert um die 15 %.

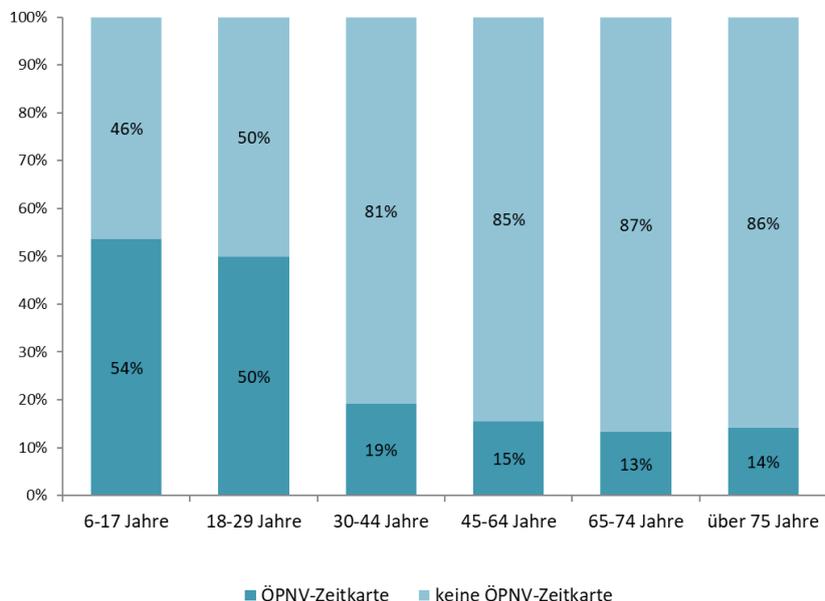


Abb. 5-11 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

Ein wesentlicher Faktor für die Nutzung des ÖPNV ist die Erreichbarkeit der Haltestellen. Gesamtstädtisch haben die Teilnehmer angegeben, dass sich die nächste Bus- oder Straßenbahnhaltestelle durchschnittlich in rund 300 Metern Entfernung befindet bzw. in ca. 5 Minuten erreichbar ist. Der nächste Bahnhof sei hingegen durchschnittlich ca. 2,8 km entfernt bzw. in ca. 25 Minuten zu Fuß zu erreichen. Hierbei handelt es sich um Schätzwerte der Teilnehmer an der Befragung, die mit einem großen Unsicherheitsfaktor verbunden sind. Dennoch kann der Stadtteilvergleich herangezogen werden, um die (subjektive) ÖPNV-Erreichbarkeit zu bewerten und gegenüberzustellen. Gravierende Unterschiede bezüglich der eingeschätzten Entfernung zu den Haltestellen des Bus- und Straßenbahnverkehrs sind im Vergleich der Stadtteile nicht festzustellen. Die größte Entfernung liegt im Stadtteil Menden-Holthausen mit 7 Minuten vor. Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Haltestellen des SPNV weisen die Entfernungen der einzelnen Stadtteile teils große Unterschiede auf. Die Entfernungen in den Stadtteilen Saarn und Broich sind drei bis viermal so lang im Vergleich zu den Stadtteilen mit der kürzesten Entfernung Altstadt I bzw. Styrum. Hier betragen Fußwege zum Bahnhof bis zu 47 Minuten. Dies lässt sich auf den fehlenden SPNV-Anschluss zurückführen.

Stadtteil	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Meter	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle in Minuten (zu Fuß)	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Metern	Entfernung zum nächsten Bahnhof in Minuten (zu Fuß)
Altstadt I	219	4	1.429	13
Altstadt II	250	5	1.873	18
Styrum	273	4	1.014	13
Dümpfen	328	5	3.681	32
Heißen	372	6	3.028	23
Menden-Holthausen	391	7	3.257	32
Saarn	261	5	5.277	47
Broich	340	5	2.561	32
Speldorf	309	5	3.869	45
Mülheim an der Ruhr	298	5	2.798	25

Abb. 5-12 ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)
(Auswertung auf Haushaltsebene)

5.2.2 9-Euro-Ticket

Vom 01.06.2022 bis zum 31.08.2022 bestand die Möglichkeit für 9 Euro ein bundesweit gültiges Monatsticket für den ÖPNV zu erwerben. Das sogenannte 9-Euro-Ticket war Teil des Energie-Entlastungspakets der Bundesregierung als Ausgleichsmaßnahme zu gestiegenen Lebenshaltungskosten. Zudem sollte ein Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV geschaffen werden. Das 9-Euro-Ticket wurde insgesamt rund 52 Millionen Mal verkauft. Während der Stichtage konnte das 9-Euro-Ticket erworben werden.¹⁸

In Mülheim an der Ruhr gaben 38 % der befragten Personen an, das 9-Euro-Ticket zu besitzen. Im Vergleich der Stadtteile zeigen sich einige Unterschiede. So besitzen in den Stadtteilen Altstadt I, Altstadt II, Styrum und Broich jeweils über 40 % der befragten Personen das 9-Euro-Ticket, die meisten davon in Broich mit rund 46 %. In den übrigen Stadtteilen besitzen hingegen unterdurchschnittlich viele Teilnehmer das 9-Euro-Ticket. Insbesondere im Stadtteil Saarn ist die Besitzquote mit 25 % gering.

¹⁸ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2022): 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft.

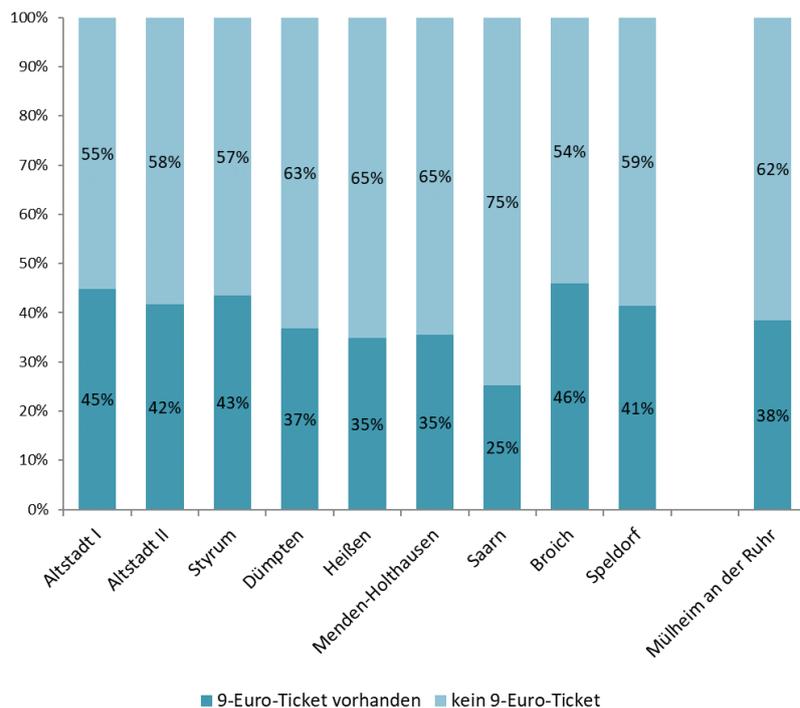


Abb. 5-13 9-Euro-Ticket-Besitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene)

Der höchste Anteil der 9-Euro-Ticket-Besitzer liegt mit 51 % bei der Personengruppe der Arbeitslosen und Auszubildenden. Kurz darauf folgen Schülerinnen und Schüler, Studierende und Hausfrauen bzw. Hausmänner.¹⁹ Beschäftigte Personen und Rentner/innen besitzen seltener das 9-Euro-Ticket. Die geringste Besitzquote ist bei den vorübergehend freigestellte mit 31 % vorzufinden.

¹⁹ Studierende hatten das Ticket bereits in Ihrem Studententicket inkludiert, sodass von einer hohen Besitzquote ausgegangen werden kann. Die Abweichung lässt sich auf die Interpretation entsprechender Frage im Fragebogen zurückführen, da das 9-Euro-Ticket nicht aktiv gekauft wurde.

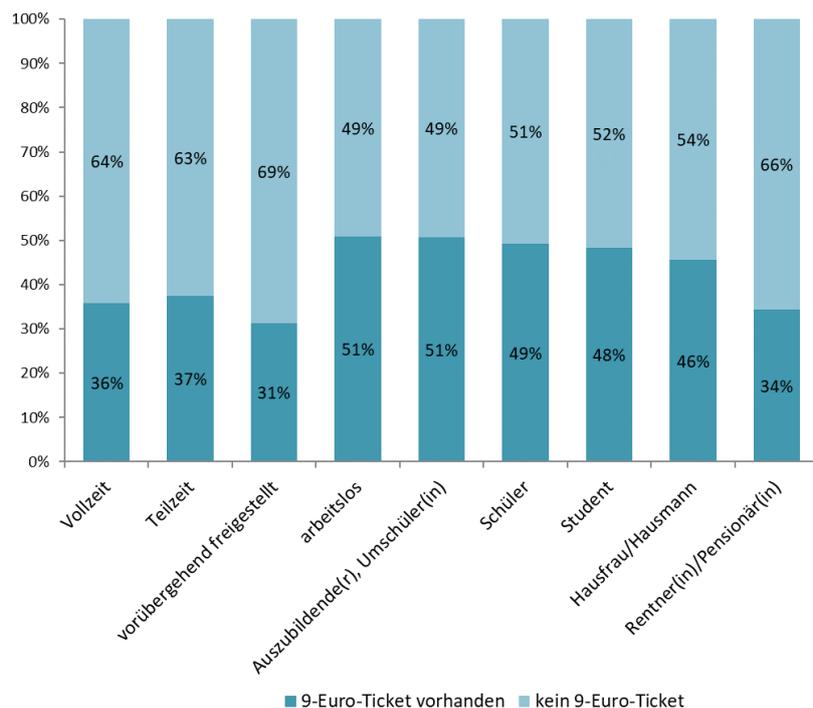


Abb. 5-14 9-Euro-Ticket-Besitz nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Personenebene)

Der Besitz des 9-Euro-Tickets nimmt mit zunehmendem Alter ab. Während in den Altersklassen unter 30 Jahren die Besitzquote noch knapp unter 50 % liegt, sinkt die Quote ab 30 Jahren auf unter 40 %. Die geringste Besitzquote liegt in der Altersklasse ab 75 Jahren mit 32 % vor.

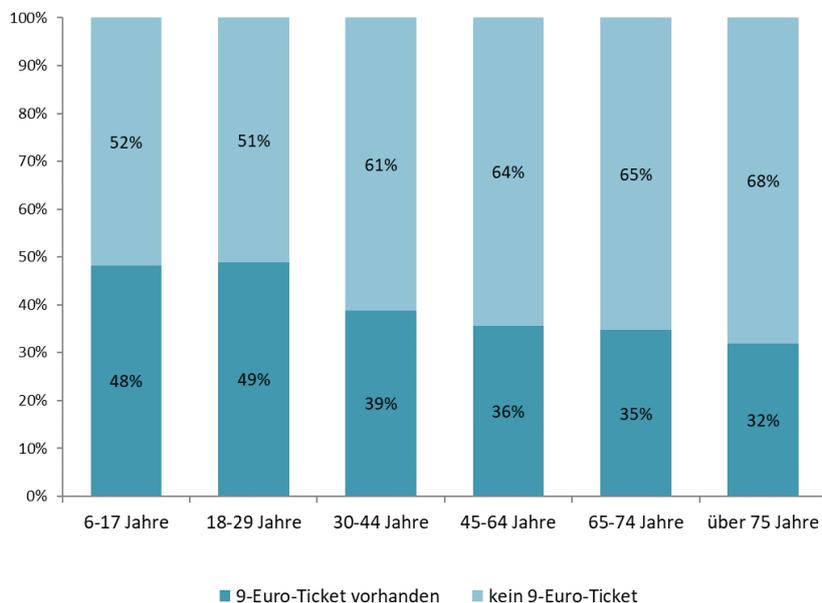


Abb. 5-15 Zeitkartenbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene)

5.2.3 Führerscheinbesitz

79 % der befragten Personen ab 18 Jahren verfügen über einen Führerschein. Im Vergleich zur MiD-Befragung ist die Führerscheinbesitzquote in Mülheim an der Ruhr geringer (MiD: 87 %) ²⁰. Styrum weist mit 29 % einen höheren Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. In Speldorf und Menden-Holthausen besitzt hingegen ein leicht überdurchschnittlicher Anteil der Personen einen Führerschein (84 %). Die hohe Besitzquote ist als Indiz zu sehen, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw nicht zu bestreiten ist.

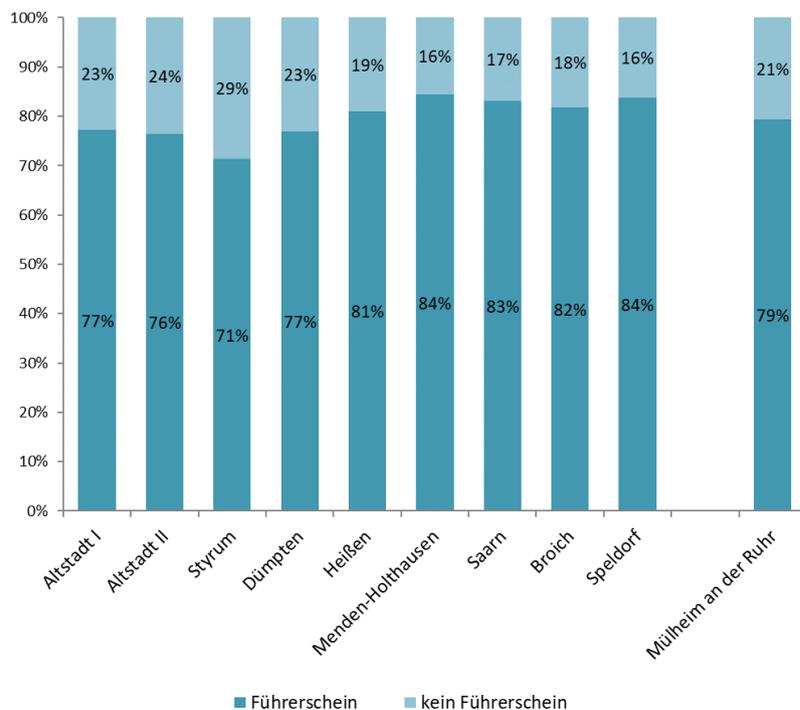


Abb. 5-16 Führerscheinbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Am häufigsten besitzen Personen mittleren Alters einen Führerschein. Während junge Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren nur zu 77 % über einen Führerschein verfügen, steigt der Anteil ab dem Alter von 30 Jahren bereits auf 89 %. Ab 45 Jahren liegt die Führerscheinbesitzquote bei 92 %. Ab dem Alter von 75 Jahren sinkt die Besitzquote wieder auf 83 % ab.

²⁰ Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD)

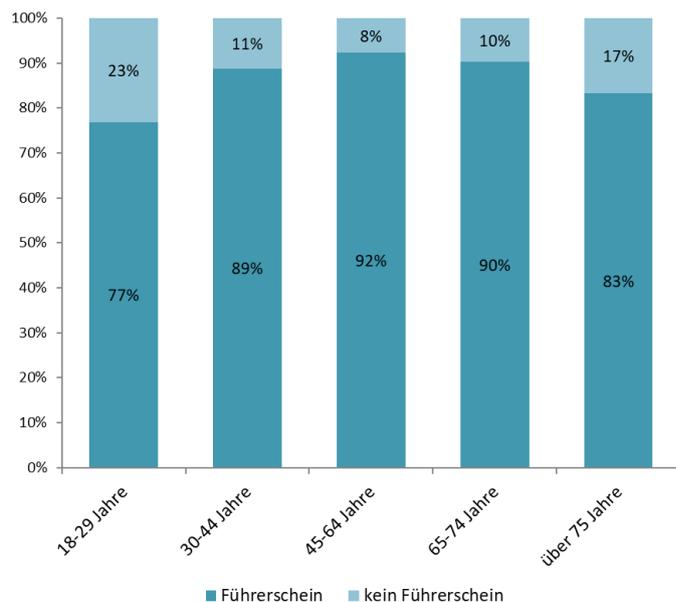


Abb. 5-17 Führerscheinbesitz nach Altersklasse
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Für das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner ist nicht nur der Besitz eines Führerscheins und eines Pkw im Haushalt von Bedeutung, sondern auch die persönliche Verfügbarkeit eines solchen. Stadtweit steht durchschnittlich 89 % der befragten Personen ab 18 Jahren, die einen Führerschein besitzen, ein Pkw zur Verfügung. 11 % steht demzufolge kein Auto zur Verfügung. Auffallend ist, dass die Pkw-Verfügbarkeit in Altstadt I und Styrum mit 83 % und 85 % geringer ist als in den übrigen Stadtteilen. Die höchste Pkw-Verfügbarkeit liegt in den Stadtteilen Dümpten, Menden-Holthausen und Saarn mit 93 % vor.

Die Ergebnisse der Pkw-Verfügbarkeit korrelieren in etwa mit denen des Autobesitzes auf Haushaltsebene. So liegt die Pkw-Verfügbarkeit der Personen ab 18 Jahren mit Führerschein in den Stadtteilen Dümpten, Menden-Holthausen und Saarn sowie Speldorf am höchsten, also dort, wo die vergleichsweise höchsten Pkw-Besitzquoten ermittelt wurden. Entsprechend ist der Anteil der Pkw-Verfügbarkeit sowie die Pkw-Besitzquote Altstadt I und Altstadt II am geringsten.

Stadtteil	Führerschein: ja	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	ja	nein
Altstadt I	83%	17%
Altstadt II	86%	14%
Styrum	85%	15%
Dümpten	93%	7%
Heißen	86%	14%
Menden-Holthausen	93%	7%
Saarn	93%	7%
Broich	89%	11%
Speldorf	92%	8%
Mülheim an der Ruhr	89%	11%

Abb. 5-18 Pkw-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

5.2.4 Besitz von Führerschein und/oder Zeitkarte

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 5 % der befragten Personen ab 18 Jahren ist weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt.

Rund 7 % der Befragten besitzen nur eine ÖPNV-Zeitkarte, rund 74 % besitzen hingegen nur einen Führerschein. Circa 14 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw). Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die Personen der Altersklasse der 18-29-Jährigen besitzen dagegen einen sehr hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. In dieser Gruppe verfügen 33 % der Personen sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch einen Führerschein. Die Personen haben zumeist kürzlich den Führerschein bekommen und sind häufig zu dem Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt (Schüler, Auszubildende und Studenten). Mit der hohen Besitzquote von Führerschein und Zeitkarte geht jedoch vermutlich eine geringere Pkw-Verfügbarkeit einher. Gemäß vorgenannter Definition sind Frauen seltener wahlfrei bzgl. der Verkehrsmittel. 12 % der Frauen sind in Besitz von ÖPNV-Zeitkarte und Führerschein (ggü. 15 % der Männer).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
18 bis 29 Jahre	7%	17%	43%	33%
30 bis 44 Jahre	4%	7%	77%	12%
45 bis 64 Jahre	4%	4%	81%	11%
65 bis 74 Jahre	5%	5%	82%	8%
75 Jahre und älter	10%	7%	76%	7%
Geschlecht	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
weiblich	7%	10%	71%	12%
männlich	3%	4%	78%	15%
Mülheim an der Ruhr	5%	7%	74%	14%

Abb. 5-19 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

Differenziert nach Stadtteile zeigen sich leichte Unterschiede hinsichtlich des Führerschein- und Zeitkartenbesitzes. Mit einem Anteil von 9 % liegt der Anteil der Personen, deren Mobilität eingeschränkt ist, da sie weder über einen Führerschein noch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, in Altstadt II am höchsten. Unterschiede existieren ebenso bei den Anteilen der Wahlfreien, also den Personen, die über einen Führerschein und eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen. In Altstadt I und Altstadt II trifft dies auf 18 % der Personen zu. Demgegenüber besitzt in Dümpten eine deutlich geringere Zahl an Personen sowohl Führerschein als auch ÖPNV-Zeitkarte (6 %).

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Stadtteil	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
Altstadt I	5%	8%	69%	18%
Altstadt II	9%	8%	65%	18%
Styrum	8%	10%	67%	14%
Dümpten	6%	12%	76%	6%
Heißen	4%	6%	79%	11%
Menden-Holthausen	4%	4%	83%	9%
Saarn	4%	3%	83%	10%
Broich	3%	7%	72%	17%
Speldorf	3%	5%	76%	16%
Mülheim an der Ruhr	5%	7%	74%	14%

Abb. 5-20 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil
(Auswertung auf Personenebene, über 18 Jahre)

6 Mobilität

6.1 Wegeanzahl

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 5.660 Wege erfasst.²¹ Jeder Mülheimer Bürger legt durchschnittlich 2,8 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,4 Wegen je Tag. 83 % der Personen waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Gründe für die Nicht-Mobilität waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 38 %), Krankheit (ca. 12 %), Urlaub (11 %) oder eine körperliche Einschränkung der Betroffenen (9 %). Die Mobilitätsrate der Stadt Mülheim an der Ruhr liegt somit unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²²

Im Vergleich zur Befragung 2019 in Mülheim werden 0,2 Wege je Tag und Person weniger zurückgelegt (2,8 Wege gegenüber 3,0 Wege). Hinsichtlich der mobilen Personen sind es 0,1 Wege pro Person weniger als im Jahr 2019 (3,4 Wege gegenüber 3,5 Wege).²³

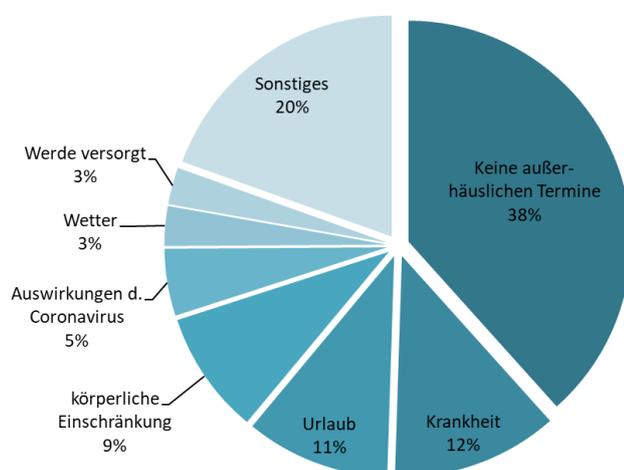


Abb. 6-1 Gründe für Nicht-Mobilität
(Auswertung auf Personenebene)

6.1.1 Wegeanzahl je Person und Alter

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorien wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Bürgerinnen und Bürger Mülheims mit dem Alter bis zu den mittleren Altersklassen ansteigt und ab dort mit zunehmendem Alter wieder sinkt. Die mobilsten Personen sind bei den 30-44-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse wird das Wegemaximum mit 3,1 Wegen je Tag erreicht. In dieser Altersklasse ist die Mobilität aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswegen und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren von Kindern zu Kindergarten und Schule erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt nur etwa 2,1 Wege je Tag zurück. Darin enthalten sind allerdings schon die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

²¹ Wege im Sinne der Mobilitätsbefragung sind folgendermaßen definiert: sie haben eine Mindestlänge von 25 Metern; finden außerhalb der eigenen Wohnung bzw. des Grundstückes statt; sie sind jeweils nur einem Zweck zugeordnet, es können aber mehrere unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden.

²² Quelle: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ergebnisbericht S.3

²³ Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr: Haushaltsbefragung zur Mobilität Mülheim an der Ruhr. 2019.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
6 bis 17 Jahre	9%	0%	46%	39%	5%	0%	2,9	3,2
18 bis 29 Jahre	16%	0%	48%	30%	5%	1%	2,7	3,2
30 bis 44 Jahre	11%	0%	48%	29%	10%	2%	3,1	3,4
45 bis 64 Jahre	14%	0%	49%	25%	8%	3%	2,9	3,4
65 bis 74 Jahre	19%	0%	39%	27%	11%	4%	3,0	3,8
75 Jahre und älter	37%	0%	34%	22%	5%	2%	2,1	3,4
Mülheim an der Ruhr	17%	0%	45%	28%	8%	2%	2,8	3,4

Abb. 6-2 Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.2 Wegeanzahl pro Person differenziert nach Berufstätigkeit

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten macht deutlich, dass die Gruppe der Berufstätigen die höchste Wegeanzahl aufweist. Berufstätige legen durchschnittlich 3,0 Wege/Tag zurück. Nicht Berufstätige und sich in Ausbildung befindliche Personen bestreiten hingegen lediglich 2,5 bzw. 2,8 Wege/Tag. Bei den nicht Berufstätigen liegt die Differenz zwischen mobilen und immobilen Personen am höchsten. Analog zur Altersklasse der über 75-Jährigen ist in dieser Gruppe mit 31 % ein großer Anteil der Personen nicht mobil.

Berufstätigkeitsgruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst</i>	10%	0%	52%	28%	8%	2%	3,0	3,3
Nicht berufstätig <i>vorübergehend freigestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/Pensionär(in)</i>	31%	0%	36%	23%	8%	3%	2,5	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Student(in)</i>	12%	0%	49%	32%	7%	0%	2,8	3,1
Mülheim an der Ruhr	17%	0%	46%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Abb. 6-3 Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit
(Auswertung auf Wegeebe)

6.1.3 Wegezahzahl pro Person differenziert nach Stadtteil

Bei Auswertung der Wegezahzahl pro Person nach Wohnort zeigen sich ebenfalls einzelne Unterschiede. Die Bürgerinnen und Bürger der Stadtteile Broich und Speldorf besitzen die höchste Mobilitätsrate, 3,1 Wege legen sie im Durchschnitt je Tag zurück. Die Bewohnerinnen und Bewohner in Styrum und Dümpten legen hingegen jeweils 2,4 Wege je Person und Tag zurück und sind somit die am wenigsten mobilen Einwohner Mülheims. In der Stichprobe legen mit 10 % nur sehr wenige Personen mehr als 5 Wege pro Tag zurück.

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Altstadt I	13%	0%	48%	30%	7%	2%	2,9	3,3
Altstadt II	22%	0%	40%	30%	5%	2%	2,7	3,4
Styrum	19%	0%	53%	23%	4%	1%	2,4	3,0
Dümpten	19%	0%	55%	19%	6%	0%	2,4	2,9
Heißen	19%	0%	45%	26%	7%	2%	2,7	3,4
Menden-Holthausen	17%	0%	42%	27%	11%	2%	2,9	3,5
Saarn	21%	0%	37%	30%	9%	3%	2,9	3,7
Broich	11%	1%	48%	27%	10%	3%	3,1	3,4
Speldorf	11%	0%	48%	26%	13%	2%	3,1	3,5
Mülheim an der Ruhr	17%	0%	46%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Abb. 6-4 Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Damit berücksichtigt werden kann, welche Unterschiede sowohl bei der durchschnittlichen Wegezahzahl als auch bei der Verteilung auf die Verkehrsmittel in den Stadtteilen gibt, ist die absolute Anzahl der absolvierten Wege je Person und Verkehrsmittel für jeden Stadtteil ermittelt worden. Die absolute Anzahl durchgeführter Wege je Person und Verkehrsmittel ist für jeden Stadtteil dargestellt. Die zugrunde liegende Berechnung und Darstellung der Verkehrsmittel basieren auf den maßgeblich genutzten Verkehrsmitteln und sind somit bereits ein Vorgriff auf das Kapitel 6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split).

Die meisten (reinen) Fußwege je Person werden von den Bewohnern in Altstadt I mit 0,75 Wegen je Person und Tag zurückgelegt. Die wenigsten Wege im Fußverkehr sind in Styrum zu verzeichnen. Dort legt jede Person 0,28 Fußwege je Tag zurück. Der gesamtstädtische Mittelwert liegt bei 0,43 Fußwegen je Person und Tag.

Stadtweit werden je Person 0,28 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Mit 0,45 Wegen je Person und Tag liegen die Bewohner von Broich an der Spitze. Mit 0,21 Wegen pro Person und Tag werden in Styrum am wenigsten Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Mit dem Kfz werden die meisten Wege bestritten. Jede Bürgerin und jeder Bürger Mülheims legt im Mittel 1,64 Wege pro Tag mit dem Kfz (Selbstfahrer, Mitfahrer oder Motorrad/Moped) zurück. Mit 1,37 Wegen pro Tag und Person liegt dabei die motorisierte Individualmobilität in Styrum am niedrigsten, in Menden-Holthausen werden wiederum mit 1,95 Wegen pro Tag und Person überproportional viele Wege mit dem Pkw bestritten.

Im Gegensatz dazu liegt im ÖPNV der Mittelwert der Wegezahzahl pro Person bei 0,43 täglich zurückgelegten Wegen. Die stadtteilspezifischen Werte reichen von 0,33 Wege in Dümpten, Menden-Holthausen und Saarn bis 0,56 Wege in Broich und Styrum.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	ÖPNV	Wege/Person
Altstadt I	0,75	0,23	1,41	0,50	2,88
Altstadt II	0,46	0,23	1,54	0,44	2,67
Styrum	0,28	0,21	1,37	0,56	2,43
Dümpten	0,36	0,24	1,43	0,33	2,36
Heißen	0,33	0,30	1,74	0,36	2,73
Menden-Holthausen	0,34	0,31	1,95	0,33	2,94
Saarn	0,44	0,25	1,88	0,33	2,91
Broich	0,49	0,45	1,55	0,56	3,06
Speldorf	0,30	0,37	1,93	0,50	3,11
Mülheim an der Ruhr	0,43	0,28	1,64	0,43	2,8

Abb. 6-5 Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebe)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Mülheims hochgerechnet werden täglich etwa 473.300 Wege unternommen. Davon entfallen 73.400 Wege auf öffentliche Verkehrsmittel und 279.600 Wege auf den MIV (MIV-Fahrer: 241.400 Wege, MIV-Mitfahrer: 38.200 Wege). Insgesamt 120.300 Wege werden täglich nicht-motorisiert zurückgelegt, davon etwa 72.500 zu Fuß und 47.800 mit dem Fahrrad. Während die meisten Wege (67.500) von den Bewohnerinnen und Bewohner des bevölkerungsreichsten Stadtteils Altstadt II zurückgelegt werden, liegt die Gesamtsumme in Styrum (38.800 Wege) am niedrigsten.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV-Fahrer	ÖPNV	Gesamt	Wege/Person
Altstadt I	15.600	4.700	29.200	10.300	59.800	2,9
Altstadt II	11.700	5.800	38.900	11.100	67.500	2,7
Styrum	4.500	3.400	21.900	9.000	38.800	2,4
Dümpten	6.700	4.300	26.300	6.100	43.500	2,4
Heißen	7.000	6.400	36.700	7.700	57.800	2,7
Menden-Holthausen	4.600	4.200	26.400	4.500	39.700	2,9
Saarn	10.000	5.800	42.900	7.600	66.200	2,9
Broich	6.800	6.200	21.300	7.700	42.000	3,1
Speldorf	5.600	6.900	36.100	9.400	58.000	3,1
Mülheim an der Ruhr	72.500	47.800	279.000	73.400	473.300²⁴	2,8

Abb. 6-6 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

6.1.4 Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die vorliegende Mobilitätsbefragung während der Corona-Pandemie stattgefunden hat, ist es bedeutsam, die entsprechende Wegeanzahl zu ermitteln um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung des „normalen“ Mobilitätsverhaltens existiert. Im Befragungszeitraum (August 2022) gab es keinen

²⁴ Bei der Aggregation auf ganzzahlige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben

„Lockdown“, d.h. Geschäfte hatten geöffnet und Freizeitaktivitäten waren möglich. Einschränkungen gab es tendenziell verstärkt im Arbeitssektor, beispielsweise wurden Präsenztermine häufiger online durchgeführt.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass für die weiteren Auswertungen in den nachfolgenden Kapiteln die Anzahl der hochgerechneten Wege (vgl. Kapitel 6.1.3) genutzt wurden. Dies ermöglicht die Vergleichbarkeit der vorliegenden Ergebnisse mit möglichen zukünftigen Erhebungen. Damit jedoch deutlich wird, wie viele Wege möglicherweise im Zuge des Coronavirus ausgefallen sind, befasst sich dieses Kapitel mit der Wegebeeinflussung und den tatsächlich an den Stichtagen zurückgelegten Wegen.

Bezüglich einer möglichen Beeinflussung zeigt sich, dass der Großteil der Befragten an den Stichtagen nicht vom Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst ist. Im Stadtteil Altstadt II haben mit 7 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben, in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst zu sein. In Dümpten hingegen sind mit 2 % am wenigsten Befragte beeinflusst.

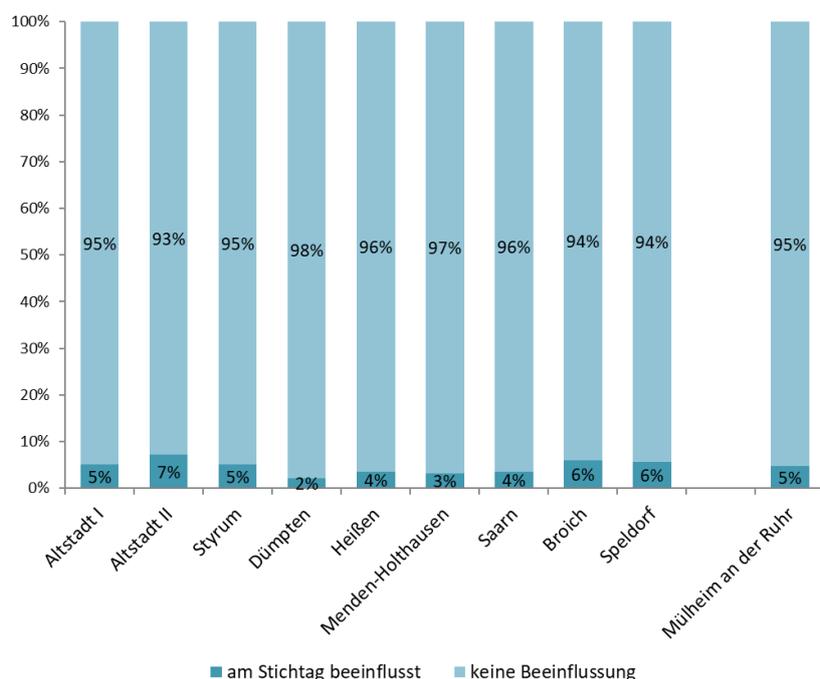


Abb. 6-7 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus (Auswertung auf Personenebene)

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß nachstehender Abbildung wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von zu Hause aus zu erledigen. Andere Angaben beziehen sich beispielsweise darauf, in Quarantäne zu sein oder zu den Zeiten der Pandemie Fahrten mit dem ÖPNV zu vermeiden.

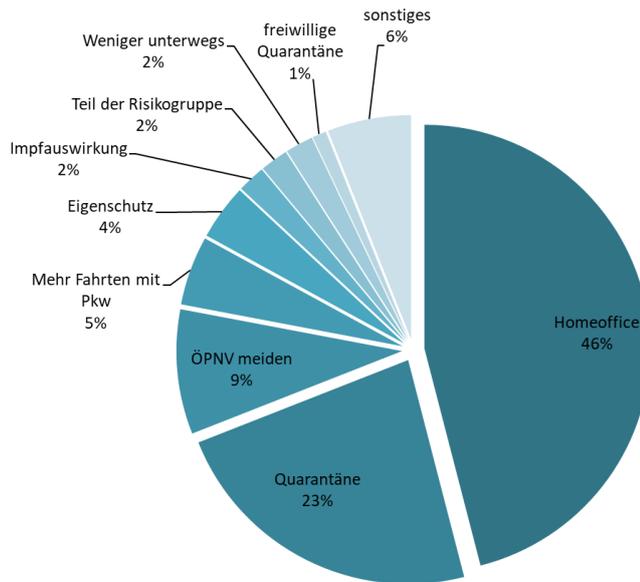


Abb. 6-8 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag
(Auswertung auf Personenebene)

Abbildung 6-9 zeigt, welche Auswirkungen das Coronavirus auf die Anzahl der tatsächlich zurückgelegten Wege an den Stichtagen hat. Im Vergleich mit den Wegen, die unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden haben (s. Abb. 6-4) ist erkennbar, dass der Anteil der Befragten, die keine Wege zurückgelegt haben, in einzelnen Stadtteilen leicht erhöht ist. Dies zeigt auch die Mobilitätsrate. Die Wegeanzahl pro Person liegt allerdings unverändert bei 2,8 Wegen pro Tag. Somit wird deutlich, dass die Auswirkungen des Coronavirus auf das Mobilitätsverhalten der Personen an den Erhebungstichtagen äußerst gering waren.

Stadtteil	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Altstadt I	13%	0%	49%	29%	7%	2%	2,9	3,3
Altstadt II	23%	0%	40%	30%	5%	2%	2,6	3,4
Styrum	20%	0%	52%	23%	4%	1%	2,4	3,0
Dümpten	20%	0%	55%	19%	6%	0%	2,3	2,9
Heißen	20%	0%	45%	25%	7%	2%	2,7	3,4
Menden-Holthausen	17%	0%	42%	28%	11%	2%	2,9	3,5
Saarn	21%	0%	37%	30%	10%	2%	2,9	3,7
Broich	12%	1%	48%	26%	10%	3%	3,0	3,4
Speldorf	13%	0%	46%	26%	14%	1%	3,1	3,5
Mülheim an der Ruhr	18%	0%	45%	26%	8%	2%	2,8	3,4

Abb. 6-9 Anzahl der Wege je Person nach Stadtteil während der Corona-Pandemie
(Auswertung auf Wegeebe)

Die Differenzierung nach Berufstätigkeit der Befragten verdeutlicht, dass hauptsächlich die berufstätigen Personen Auswirkungen in ihrem Mobilitätsverhalten aufgrund des Coronavirus erfahren. Die Anzahl derer, die an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt haben, ist in dieser Gruppe um zwei Prozentpunkt höher als unter normalen Bedingungen (s. Abb. 6-3). Die Anzahl der durchschnittlichen Wege pro Person und Tag verringert sich leicht. Diese sinkt bei den Berufstätigen während der Corona-Pandemie von 3,0 auf 2,9 Wege pro Person. Dies unterstreichen die Ergebnisse aus Abbildung 6-8, schließlich haben die meisten Personen, die aufgrund des Coronavirus in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst sind, angegeben, im Homeoffice zu arbeiten sodass Arbeitswege wegfallen.

Berufstätigkeits- gruppen	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 und mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobiler Person
Berufstätig <i>Vollzeit, Teilzeit, Wehr- oder Bundes- freiwilligendienst</i>	12%	0%	51%	27%	8%	2%	2,9	3,3
Nicht berufstätig <i>vorübergehend frei- gestellt, arbeitslos, Hausfrau/Hausmann, Rentner(in)/ Pensio- när(in)</i>	31%	0%	36%	23%	8%	3%	2,5	3,6
in Ausbildung <i>Auszubildende(r), Schüler(in), Stu- dent(in)</i>	12%	0%	49%	32%	7%	0%	2,8	3,1
Mülheim an der Ruhr	18%	0%	45%	27%	8%	2%	2,8	3,4

Abb. 6-10 Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie
(Auswertung auf Wegeebene)

Auf die Gesamtzahl der Einwohnerinnen und Einwohner Mülheims hochgerechnet werden täglich etwa 468.800 Wege unternommen. Im Vergleich mit der hochgerechneten Wegezanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie in Mülheim an der Ruhr etwa 4.500 Wege weniger gezählt. Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrten (ca. 3.100 Wege pro Tag) sowie ÖPNV-Fahrten (ca. 700 Wege pro Tag) aus. Im Vergleich der Stadtteile wird deutlich, dass vor allem in Altstadt II und Speldorf weniger Wege zurückgelegt werden.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Altstadt I	15.600	4.700	29.000	10.300	59.600	2,9
Altstadt II	11.400	5.800	38.100	11.100	66.400	2,6
Styrum	4.500	3.400	21.700	9.000	38.600	2,4
Dümpten	6.700	4.300	26.300	5.900	43.300	2,3
Heißen	7.000	6.200	36.400	7.600	57.200	2,7
Menden-Holthausen	4.600	4.200	26.200	4.500	39.600	2,9
Saarn	10.000	5.800	42.600	7.600	65.900	2,9
Broich	6.800	6.200	21.100	7.300	41.300	3,0
Speldorf	5.600	6.700	35.200	9.400	56.900	3,1
Mülheim an der Ruhr	72.100	47.400	276.700	72.600	468.800	2,8

Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet
(Auswertung auf Wegeebene, Hochrechnung auf Gesamtbevölkerung)

6.2 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise der Verkehrsmittelverfügbarkeit, dem Wegezweck, der Wegelänge, der Berufstätigkeit und persönlichen Vorlieben beeinflusst. Die folgenden Analysen zeigen die Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelwahl und verschiedenen soziodemographischen und stadtstrukturellen/verkehrlichen Merkmalen auf.

6.2.1 Verkehrsmittelwahl nach Wohnort (Vergleich auf kommunaler Ebene)

Die Bürgerinnen und Bürger Mülheims bestreiten ihre alltägliche Mobilität zu 59 % mit dem Pkw (Fahrer- und Mitfahrerwege zusammengenommen) und zu 41 % mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Davon entfallen 15 % auf den Fußverkehr, 10 % auf den Radverkehr und 16 % auf den ÖPNV. Bei der Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger der einzelnen Stadtteile können Unterschiede festgestellt werden. So weisen die Stadtteile mit einem direkten Bahnanschluss (Styrum, Altstadt I und Altstadt II) einen überdurchschnittlich hohen Anteil des Umweltverbundes auf. Den höchsten Umweltverbundanteil besitzt jedoch Broich mit 49 %. Hier ist vor allem der Radverkehrsanteil mit 15 % deutlich erhöht. Stadtteile abseits des Zentrums weisen einen höheren MIV-Anteil auf. In Dümpten, Heißen, Menden-Holthausen, Saarn und Speldorf liegt dieser zwischen 61 % und 66 %. Der höchste Anteil im Fußverkehr liegt in Altstadt I mit 26 % vor, während in Styrum mit 23 % der höchste ÖPNV-Anteil vorhanden ist. Hinsichtlich des MIV liegt der größte Anteil im Stadtteil Menden-Holthausen mit 66 %.

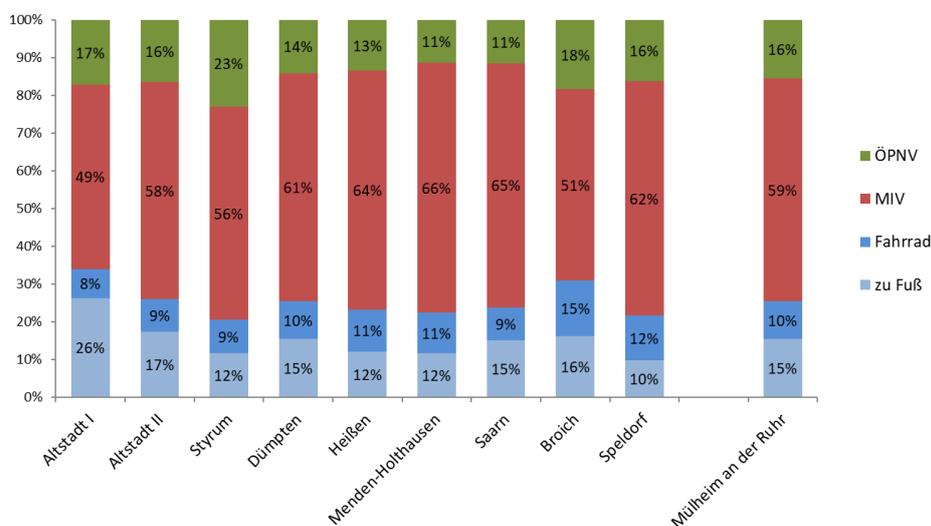


Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Hauptgruppen)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die Darstellung der Verkehrsmittelwahl nach allen abgefragten Verkehrsmitteln ist in nachfolgender Abbildung zu sehen.²⁵ Der Detaildarstellung zufolge entfallen von dem 16 %-igen ÖPNV-Anteil auf Ebene der Gesamtstadt 5 % auf den Busverkehr und 11 % auf den Schienennah- und -fernverkehr. Im Stadtteilvergleich zeigen sich dabei äußerst unterschiedliche Nutzungsquoten der Verkehrsmittel innerhalb der Hauptgruppe des öffentlichen Verkehrs. Das Verkehrsangebot bestimmt ganz wesentlich die Nachfrage. So lässt sich die Tendenz erkennen, dass die Stadtteile, die über einen Bahnanschluss verfügen, einen höheren Anteil hinsichtlich des Schienenverkehrs haben.

Der MIV-Anteil von 59 % in der Hauptgruppe gliedert sich in 51 % MIV-Fahrer und 8 % MIV-Mitfahrer. Der Anteil an MIV-Mitfahrern ist demnach um einen Großteil geringer, als die der MIV-Fahrer. Der MIV-Mitfahrer-Anteil weist in den einzelnen Stadtteilen Werte zwischen 6 % bis 10 % auf.

Klammert man die Wege, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden aus und betrachtet lediglich die Wege, die mit motorisierten Verkehrsmitteln (MIV, ÖPNV) erfolgen, beträgt der MIV-Anteil 79 % und der ÖPNV-Anteil etwa 21 % bei der Verkehrsmittelnutzung.

²⁵ In der Regel werden Verkehrsmittel mit geringen Anteilen verschiedenen Verkehrsmittelgruppen zugeordnet. So werden E-Bike- und Pedelec-Anteile am Modal Split der Verkehrsmittelhauptgruppe Fahrrad zugeordnet, genauso wie die Motorrad-Anteile dem MIV (Motorisierter Individualverkehr). Außerdem sind gemeinsam Bus, Stadtbahn und Zugregional- und -fernverkehr als Öffentlicher Verkehr oder ÖPNV zusammengefasst.

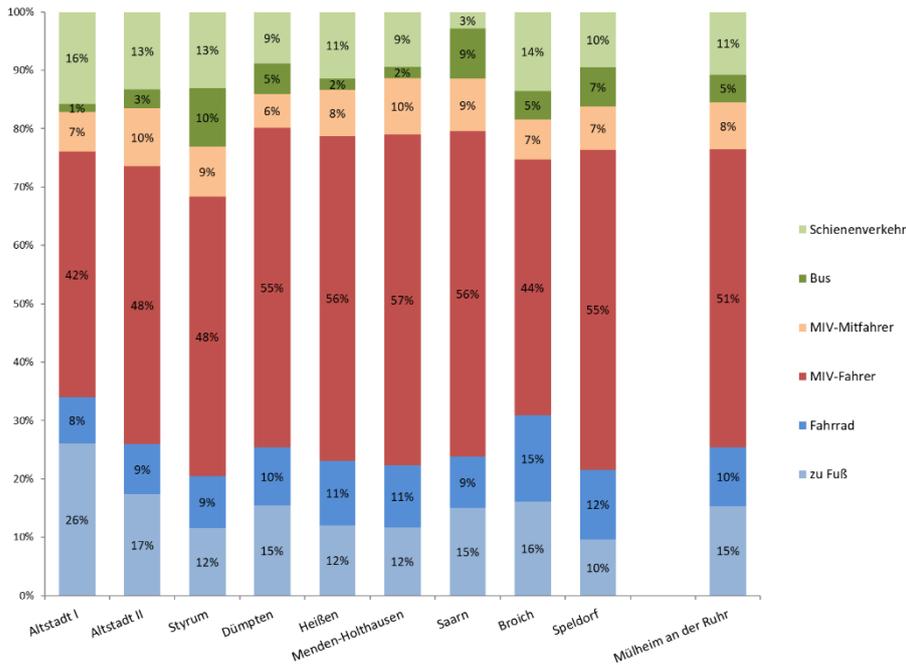


Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz)

6.2.2 Einordnung des Modal Splits

Eine Möglichkeit zur Differenzierung des Modal Splits hinsichtlich der erbrachten Verkehrsleistung ist durch Berücksichtigung der Wegelängen möglich. Die Verkehrsmittelanteile des MIV und des ÖPNV sind aufgrund der größeren Wegelängen höher. Auf Rad- und Fußverkehr entfallen nur 8 % der Verkehrsleistung. Demnach werden mehr als 2.840.000 Tsd. Personen-km täglich von den Bürgerinnen und Bürgern Mülheims mit dem Pkw bestritten.

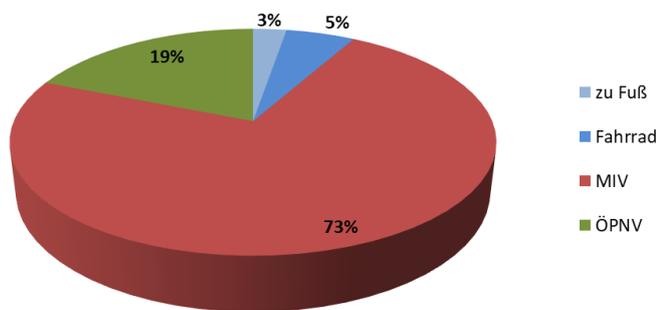


Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung
(Auswertung auf Wegeebe)

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2022
ÖPNV	735.000
MIV	2.841.000
Fahrrad	213.000
zu Fuß	104.000
Mülheim an der Ruhr	3.893.000

Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebe)

Zur Einordnung der Verkehrsmittelanteile in Mülheim an der Ruhr sind in der folgenden Abbildung der Modal Split vergleichbarer bzw. benachbarter Städte sowie die Verkehrsmittelanteile in übergeordneten Räumen aufgeführt.

Vergleichsdaten liegen aus den Nachbarstädten Oberhausen, Duisburg und Essen vor. Im Vergleich mit diesen Erhebungen zeigt sich, dass Mülheim einen ähnlichen Modal Split wie seine Nachbarstädte aufweist. Insbesondere im Vergleich zu Duisburg unterscheiden sich die einzelnen Anteile kaum. Gegenüber Oberhausen hat Mülheim einen geringen Fußverkehrsanteil von 7 Prozentpunkten. Dafür sind die Anteile der anderen Verkehrsmittel in Mülheim leicht höher. Essen hat einen leicht höheren Umweltverbundanteil von 4 Prozentpunkten, der sich höheren Anteilen hinsichtlich des ÖPNV- und Fußverkehrs zeigt.

Im Vergleich zu den bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen (Quelle: MiD 2017) besitzt Mülheim einen um 2 Prozentpunkte höheren MIV-Anteil auf Bundesebene und Landesebene. Die Fußverkehrsanteile sind deutlich niedriger als in den übergeordneten Untersuchungsräumen, während die Radverkehrsanteile nur um einen Prozentpunkt abweicht. Die ÖPNV-Anteile sind in Mülheim um 6 Prozentpunkte höher als in den übergeordneten Studien auf Bundes- und Landesebene. In der MiD-Studie sind Siedlungs- und Raumordnungstypen zusammengefasst worden, für die der Modal Split vorliegt. Mülheim an der Ruhr lässt sich in die Kategorie „Stadtregion - Regiopole und Großstadt“ einordnen. Gegenüber dieser Kategorie besitzt Mülheim einen deutlich höheren MIV-Anteil von 9 Prozentpunkten. Dies geht in erster Linie zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs. Der Radverkehrsanteil ist in Mülheim um 4 Prozentpunkte niedriger, der Fußverkehrsanteil um 9 Prozentpunkte. Der Anteil des ÖPNV ist in Mülheim hingegen um 4 Prozentpunkte höher als in der Vergleichskategorie.

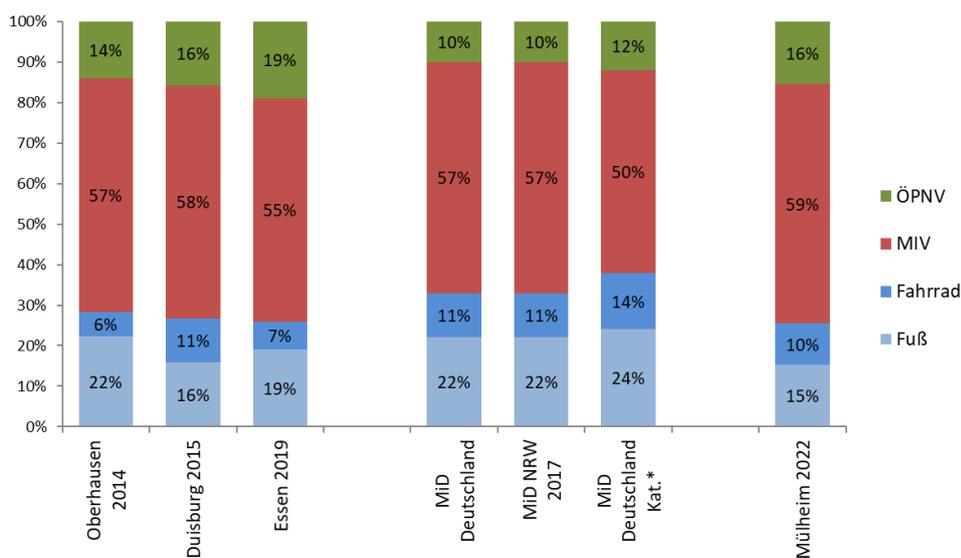


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich²⁶
(Kat.* = Stadtregion - Regiopole und Großstadt)²⁷

Im Vergleich zu den letzten Befragungen aus den Jahren 1997, 2012 und 2019 lassen sich einige Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. Es ist zu beachten, dass der Zeitpunkt der gewählten Stichtage Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat. Die Befragungen 2012 und 2019 fanden Mitte bis Ende November statt. Insgesamt lässt sich ein geringerer ÖPNV-Anteil gegenüber der Jahre 2012 und 2019 erkennen. Im Vergleich zu 2019 sinkt dieser von 19 % auf 16 %. Dafür lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteil von 4 % auf 10 % feststellen. Die Veränderung hinsichtlich der ÖPNV und Radverkehrsanteile lassen sich in allen Stadtteilen beobachten. Die Anteile in den einzelnen Stadtteilen sind dem Anhang zu entnehmen. Der Fußverkehrsanteil hat sich im Vergleich zu den Jahren 2012 und 2019

²⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung und Haushalts- und Mobilitätsbefragungen der jeweiligen Städte sowie der Untersuchung MiD 2017; s. Quellenverzeichnis

²⁷ Hauptverkehrsmittel nach regionalstatistischem Raumtyp (RegioStaR7) gemäß MiD 2017

hingegen nicht wesentlich verändert. Der MIV-Anteil ist gegenüber der Befragung 2019 leicht um zwei Prozentpunkte gesunken.

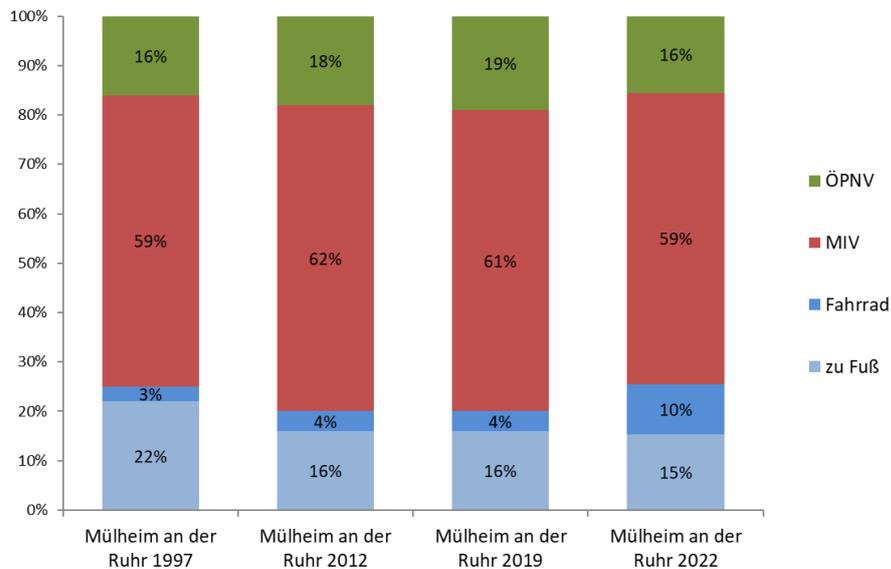


Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich²⁸
(Auswertung auf Wegeebene)

6.2.3 Verkehrsmittelwahl differenziert nach soziodemographischen Merkmalen

Die Verkehrsmittelwahl wird nicht nur von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln, sondern auch von soziodemographischen Merkmalen geprägt. Eine Analyse nach Alter und Geschlecht verdeutlicht das unterschiedliche Verkehrsverhalten der jeweiligen Personengruppen. Dargestellt ist die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen, getrennt nach weiblichen und männlichen Teilnehmern. Die Kernaussagen für Mülheim an der Ruhr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Frauen gehen häufiger zu Fuß als Männer oder nutzen den ÖPNV. Männer nutzen hingegen häufiger das Fahrrad und das eigene Auto zur Fortbewegung.
- Die Fußverkehrs- und ÖPNV-Nutzungsraten liegen bei den Männern in der Altersklasse ab 75 Jahren deutlich niedriger gegenüber den Frauen. Dafür ist der MIV-Anteil bei Männern dieser Altersklasse deutlich erhöht.
- Insbesondere Frauen zwischen 18 und 29 Jahren fahren viel häufiger mit dem ÖPNV als Männer. Im Vergleich sind bei Männern in den jüngeren Altersklassen bis 29 Jahre höhere Rad- und Fußverkehrsanteile zu verzeichnen.

²⁸ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der durchgeführten Haushaltsbefragung in Mülheim der Jahre 1997, 2012 und 2019, s. Quellenverzeichnis.

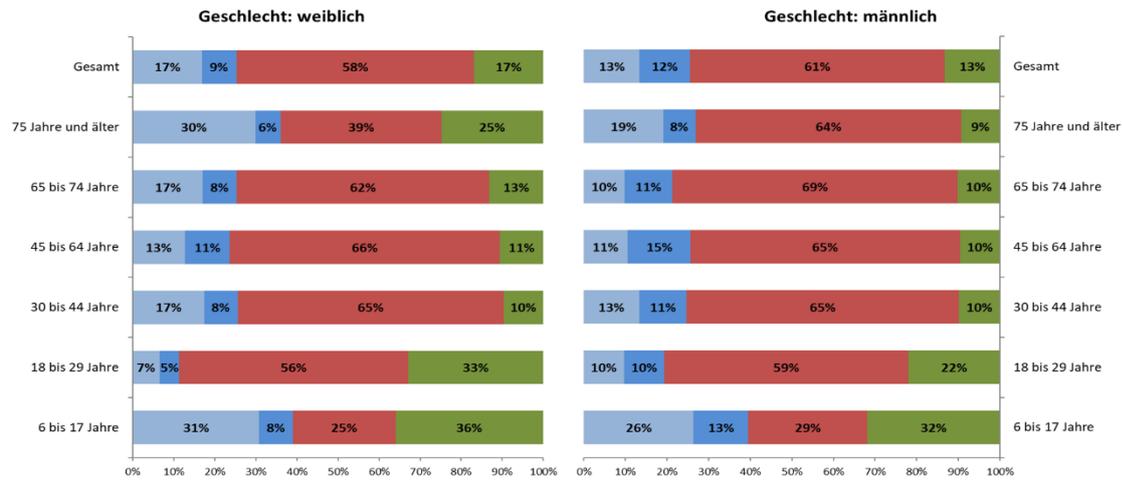


Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter (Auswertung auf Weegebene), Abweichung von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.2.4 Verkehrsmittelwahl nach Berufstätigkeit

Eine Untersuchung des Modal Split nach Berufstätigkeit der befragten Personen ergibt diesbezüglich deutliche Unterschiede. Es wird ersichtlich, dass sich die (Berufs-)Tätigkeit der Befragten auf ihr Verkehrsverhalten auswirkt.

Während Voll- und Teilzeit erwerbstätige Personen mit 69 % bzw. 66 % und Auszubildende mit 68 % vermehrt das Auto als Verkehrsmittel wählen (Summe MIV-Fahrer und –Mitfahrer) ist der Anteil des MIV in anderen Berufstätigkeitsgruppen deutlich geringer, insbesondere die Gruppe der Schülerinnen und Schülern sowie der Studierenden. Diese Gruppen haben entsprechend den höchsten ÖPNV-Anteil mit jeweils 35 %. Die Nutzungshäufigkeiten korrelieren auch mit der Anzahl der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in diesen Gruppen. Im Ausbildungsverkehr ist der ÖPNV-Anteil trotz erhöhtem Zeitkartenbesitz gering. Allerdings ist in dieser Gruppe der Anteil am Radverkehr besonders hoch.

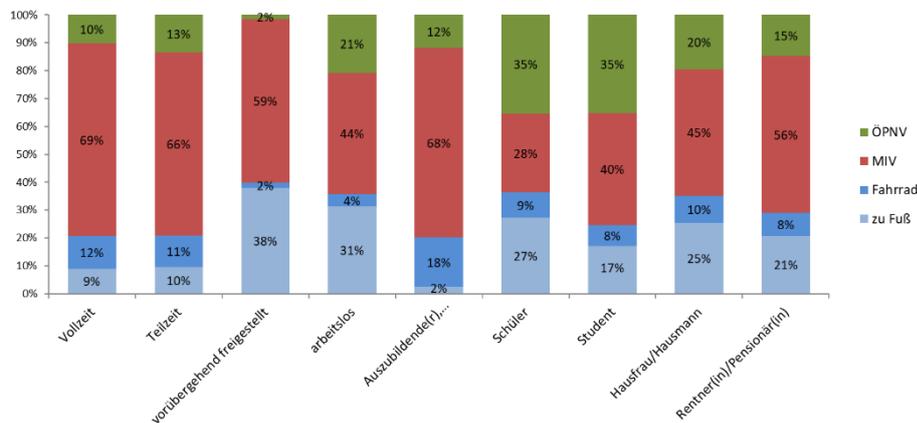


Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit (Auswertung auf Weegebene)

6.2.5 Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Die Verteilung der zurückgelegten hochgerechneten Wege auf die gewählten Wegelängenklassen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Wegelängenkategorie	Wege absolut	Anteil
< 1 km	49.900	10,5%
1-2,5 km	99.000	20,9%
2,5-5 km	113.700	24,0%
5-10 km	103.600	21,9%
10-25 km	67.200	14,2%
25-50 km	31.500	6,7%
50-100 km	6.500	1,4%
> 100 km	1.900	0,4%
Gesamt	473.300	100%

Abb. 6-20 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Auf kurzen Wegen (bis 1 km) wird die Mobilität noch vor allem zu Fuß bestritten (63 % Fußverkehrsanteil). 10 % der Wege werden in dieser Wegelängenkategorie mit dem Rad zurückgelegt. Der Anteil des MIV beträgt für diese kurzen Wege bereits 24 % (MIV-Fahrer und -Mitfahrer), hier besteht also Verlagerungspotenzial zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Bereits bei Wegen von 1-2,5 km nimmt der Fußverkehrsanteil deutlich ab, insbesondere zugunsten des MIV. Bereits in der Entfernungskategorie der Wege zwischen 2,5 km und 5 km werden kaum noch Wege zu Fuß zurückgelegt, der Radverkehrsanteil beträgt ebenfalls nur noch 13 %. Ab einer Länge von 5 km werden nur noch vereinzelt Wege zu Fuß unternommen, der Radverkehrsanteil beträgt hier noch 10 %. Ab 10 km sinkt der Radverkehrsanteil auf 6 %.

Die Anteile des ÖPNV steigen ab einer Distanz von 2,5 deutlich an. Dies ist durch die Distanz der häufigsten außerörtlichen Ziele der Befragten zu erklären (z.B. Essen oder Duisburg). Mit 31 % erreicht der ÖPNV seinen höchsten Anteil bei der Wegelängenkategorie ab 100 km. Bei längeren Distanzen besitzt der Zugverkehr noch Reisezeitvorteile gegenüber dem Pkw. Insgesamt zeigt sich aber auch bei längeren Wegedistanzen eine Dominanz der MIV-Anteile.

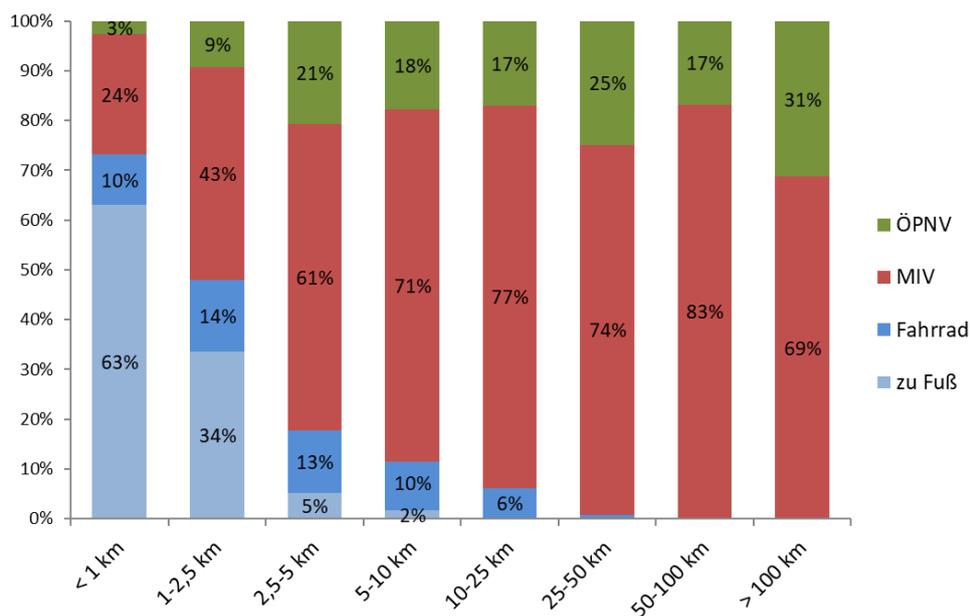


Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge
(Auswertung auf Wegeebe, Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz)

Die Darstellung der Summenhäufigkeiten zeigt den typischen Verlauf der nach Reiseweite kumulierten Verkehrsmittelwahl. Im Fußverkehr werden demzufolge ca. 90 % aller Wege über eine Distanz von weniger als 2,5 km zurückgelegt, im Radverkehr werden 70 % aller Wege über eine Distanz von unter 5 km erfasst. Bezüglich der Nutzung von MIV zeigt sich, dass rund 90 % der Wege unter 25 km erfolgen. Beim ÖPNV werden vor allem Wege ab 2,5 km zurückgelegt.

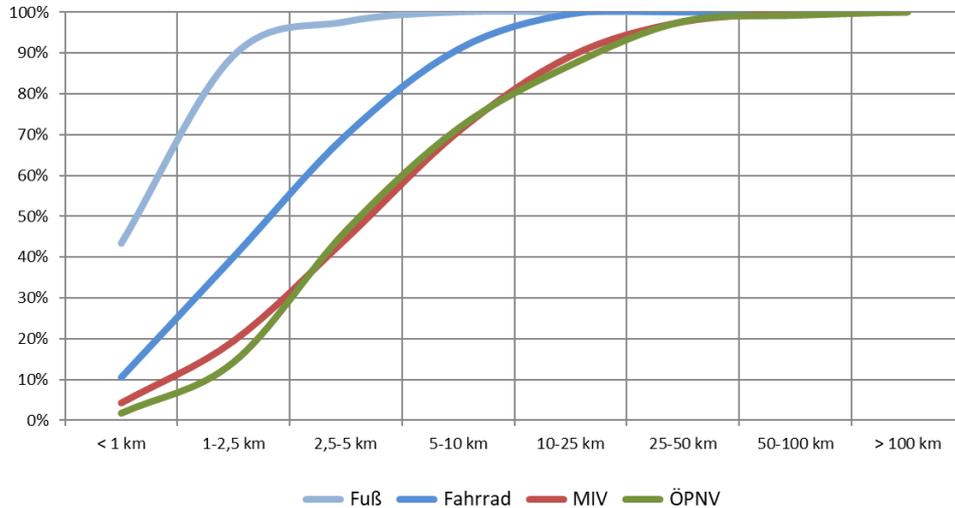


Abb. 6-22 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

6.3 Wegezwecke

Neben den Lebensphasen der Personen beeinflusst auch der Wegezweck die Wahl des Verkehrsmittels. Welche Wegezwecke gesamtstädtisch am häufigsten genannt wurden, zeigt nachfolgende Abbildung. Arbeitswege weisen mit 27 % den höchsten Anteil auf. 19 % entfallen auf den Zweck „Einkaufen“ und 16 % auf den Zweck „Freizeit“. Mit 4 %, 6 % und 7 % weisen die Wegezwecke „geschäftlich“ sowie „Besuch“ und „Bringen/Holen“ die geringsten Anteile auf.²⁹ Heimwege wurden bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

Verschiedene Verteilungen sind grundsätzlich ein Indikator für die Altersstruktur bzw. den Schüleranteil in den Stadtteilen, können aber auch im Hinblick auf die Alltagsorganisation der Mobilität (lineare Hin- und Rückwege bzw. die Anwendung von Wegeketten zur Zeitersparnis, kombinierte Einkaufswege etc.) gedeutet werden.

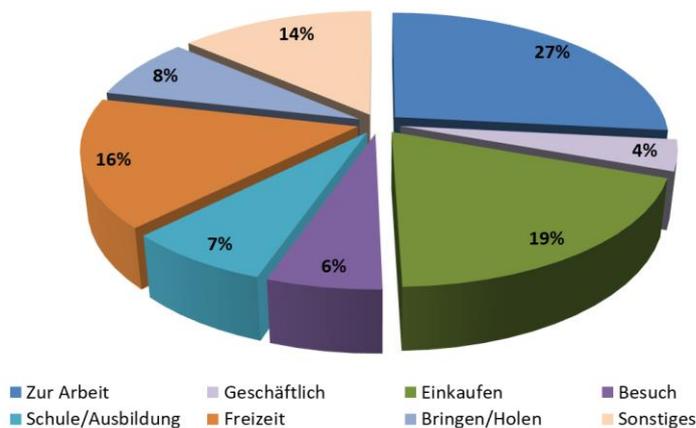


Abb. 6-23 Wegezwecke aller Wege
(Auswertung auf Wegeebe, ohne Wegezweck „zur Wohnung“)

²⁹ Der Wegezweck „geschäftlich“ steht für Wege, die während der Arbeitszeit unternommen wurden.

Die genutzten Verkehrsmittel nach Wegezweck werden in Abbildung 6-24 dargestellt. Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verteilung der Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Der Pkw wird am häufigsten bei den Wegezwecken „Bringen/Holen“ (83 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer), „geschäftlich“ (82 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) sowie „Besuch“ und „zur Arbeit“ (jeweils 66 % MIV-Fahrer/-Mitfahrer) verwendet.

Der MIV-Anteil ist erwartungsgemäß bei Wegen zur Schule oder Ausbildungsstätte wesentlich niedriger. Hier sind es nur 18 %. Davon sind 8 % Selbst- und 10 % Mitfahrten. Der ÖPNV weist hingegen seinen höchsten Nutzungsanteil mit 46 % bei diesem Wegezweck auf. Außerdem gehen Schüler, Studenten und Auszubildende mit 28 % häufig zu Fuß. Arbeitswege werden überwiegend mit dem Pkw zurückgelegt, weisen jedoch einen ÖPNV-Anteil von 18 % und einen Radverkehrsanteil von 11 % auf. Einkaufs- und Freizeitwege haben dagegen einen erhöhten Nahmobilitätsanteil. 31 % der Einkaufswege und 37 % der Freizeitwege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

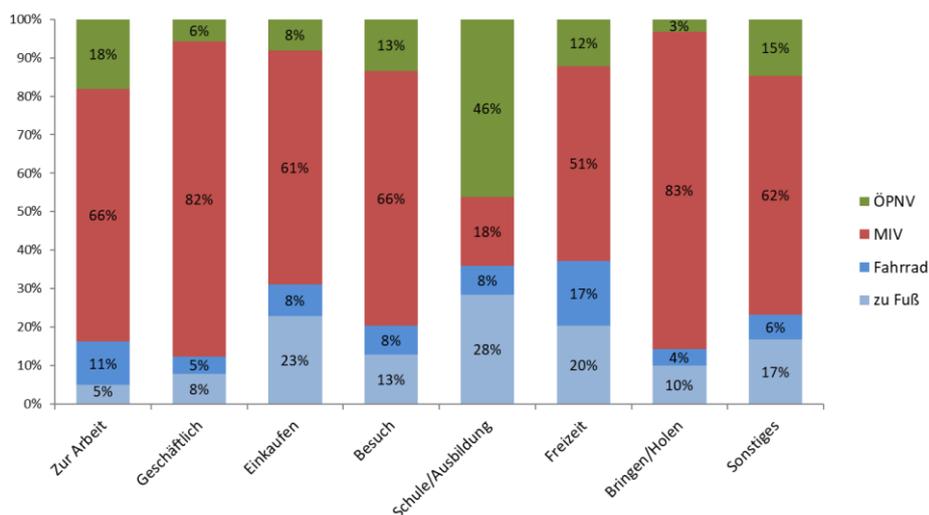


Abb. 6-24 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks (Auswertung auf Wegeebene, ohne Wegezweck „zur Wohnung“), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.4 Durchschnittliche Wegelängen und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Zunächst erfolgte die Aggregation der geocodierten Adressen auf Verkehrszellenebene (s. Kap. 3.2.2 Datenauswertung). Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen wurden zuletzt auf Grundlage der Zellschwerpunkte gemäß getroffener Zelleinteilung ermittelt. Bei allen nachfolgenden (und vorherigen) Auswertungen zu den Wegelängen wurden Wege über 100 km ausgeklammert. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte der Wegelänge ein. Das Ausklammern der Wege über 100 km ist zum einen durch die geringe Anzahl an Wegen mit über 100 km Länge begründet. Zum anderen ist die Streuung der Distanzen bei diesen Wegen sehr breit, sodass bei Berücksichtigung die mittleren Distanzen höher ausfallen würden, dies geht jedoch gleichzeitig mit einer geringeren Aussagekraft (aufgrund der geringen Fallzahlen) einher.

Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt (s. Abb. 6-25) verdeutlicht, dass mit dem Zug (SPNV) die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die mittlere Länge beträgt 24,1 km. Zu beachten ist auch hier noch einmal, dass Fahrten über 100 km nicht berücksichtigt wurden. Würden alle Wege miteingeschlossen, wäre die mittlere Distanz im Zugverkehr noch wesentlich höher. Im Busverkehr beträgt die mittlere Länge 4,9 km und hinsichtlich der Straßenbahn 6,3 km. Die mittlere Fahrt mit dem Zug (SPNV) dauert 26 Minuten, mit dem Bus sind es 10 Minuten und mit der Straßenbahn 12 Minuten.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die Wegelänge im Mittel 10,7 km und die Wegedauer im Mittel 15 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 7,7 km und 12 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufiger nur eine Person im Fahrzeug sitzt (längere Arbeitswege; s. Abb. 6-26). Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 4,4 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 25 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV erhöht. Im Vergleich zum herkömmlichen Fahrrad werden mit Pedelecs und E-Bikes weitere Distanzen zurückgelegt. Hier beträgt die durchschnittliche Wegelänge 4,7 km bei gleichbleibender Wegedauer.

Insgesamt liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 8,5 km. Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz bei nur 3,5 km.

Da sich der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit Fahrrad innerhalb des Stadtgebiets abspielt und demnach die Distanzen ähnliche Werte aufweisen, liegen im MIV und Schienenverkehr im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Mülheims beträgt 15 Minuten, im Binnenverkehr sind es 12 Minuten. Bei 2,8 Wegen je Person (s. Abb. 6-2) ergibt sich ein Zeitraum von ca. 42 Minuten, den die tägliche Mobilität für den durchschnittlichen Bewohner Mülheims einnimmt.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,4	13	1,4	13
Fahrrad	4,4	25	3,1	20
Pedelec/E-Bike	4,7	25	3,0	20
Motorrad	7,0	13	4,9	11
Auto als Fahrer	10,7	15	4,3	9
Auto als Mitfahrer	7,7	12	3,9	9
Bus	4,9	10	4,3	10
Straßenbahn	6,3	12	4,4	10
Zug (SPNV)	24,1	26	4,9	11
Mittelwert	8,2	15	3,5	12

Abb. 6-25 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Die zurückgelegten Entfernungen und Dauer der Wege nach Wegezweck sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Während zu Arbeits- und Dienztwecken sowie Besuchen mit durchschnittlich 14,3 km bzw. 9,6 km und 9,7 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege und Ausbildungswege mit einer durchschnittlichen Länge von 4,3 km und 5,4 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 4 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und über 70 % der Wege eine Distanz von 5 km überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Wegezzweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	4%	7%	16%	27%	26%	17%	3%	14,3	21
Geschäftlich	20%	15%	16%	22%	15%	10%	2%	9,6	15
Einkaufen	21%	29%	25%	15%	7%	2%	0%	4,3	11
Besuch	9%	15%	28%	26%	14%	5%	3%	9,7	16
Schule/Ausbildung	14%	24%	30%	18%	9%	3%	0%	5,4	13
Freizeit	12%	24%	26%	23%	12%	2%	1%	6,0	16
Bringen/Holen	8%	27%	24%	27%	6%	6%	0%	6,8	12
Sonstiges	9%	25%	30%	21%	10%	4%	1%	6,7	14
Gesamt	11%	21%	24%	22%	14%	7%	1%	8,2	15

Abb. 6-26 Wegelängenverteilung nach Wegezzweck
(Auswertung auf Wegeebeue), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 8,2 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezzwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner von Altstadt I zurück. Dort beträgt die mittlere Wegedistanz 10,1 km. Die kürzesten Wege legen wiederum die Bewohner des Stadtteils Altstadt II zurück.

Stadtteil	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Altstadt I	15%	26%	16%	13%	18%	10%	3%	10,1	18
Altstadt II	9%	24%	28%	24%	11%	5%	0%	6,1	13
Styrum	12%	16%	34%	17%	15%	5%	1%	7,4	13
Dümpten	9%	20%	21%	26%	18%	4%	3%	8,9	16
Heißen	11%	19%	22%	32%	9%	6%	1%	8,1	15
Menden-Holt- hausen	10%	19%	26%	23%	14%	6%	1%	7,8	15
Saarn	9%	21%	22%	24%	17%	5%	2%	8,5	17
Broich	13%	23%	27%	16%	13%	7%	1%	7,5	16
Speldorf	8%	18%	25%	22%	15%	11%	1%	9,5	17
Mülheim an der Ruhr	11%	21%	24%	22%	14%	7%	1%	8,2	15

Abb. 6-27 Wegelängenverteilung nach Stadtteil
(Auswertung auf Wegeebeue), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

6.5 Verkehrsverflechtungen

Für den Binnenverkehr innerhalb des Untersuchungsraums, auf den knapp 68 % der Wege der Bevölkerung Mülheims entfallen, ergeben sich differenzierte Verkehrsverflechtungen je genutztem Verkehrsmittel. Grundlage der in den folgenden Abbildungen 6-28 bis 6-32 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln aus Abbildung 6-6. Als Darstellungseinheiten der Verkehrsverflechtungen wurden die neun Stadtteile Mülheims mit festgelegten Siedlungsschwerpunkten gewählt.³⁰ Als „Binnenverkehr“ ist im Folgenden nicht der Verkehr innerhalb des Mülheimer Stadtgebiets, sondern der Verkehr innerhalb des jeweiligen Stadtteils gemeint.

Im Fußverkehr (s. Abb. 6-28) liegt der Binnenverkehrsanteil innerhalb der jeweiligen Stadtteile im Vergleich der Verkehrsmittelhauptgruppen am höchsten. Signifikante Fußgängerströme bewegen sich lediglich zwischen Altstadt I und Altstadt II mit knapp 4.700 täglichen Wegen. Zudem sind signifikante Fußgängerströme zwischen Altstadt I und Menden-Holthausen mit mehr als 4.000 täglichen Wegen vorhanden. Die Fußwegebeziehungen zwischen diesen beiden begrenzen sich v. a. auf Freizeitwege (z. B. Spaziergang, Gassi gehen mit Hund). Hierbei ist zu beachten, dass es sich primär um Wege handelt, deren Start- und Zielorte nahe der Stadtteilgrenze liegen. In den übrigen Stadtteilen beschränkt sich der Fußverkehr in erster Linie auf Binnenwege innerhalb des jeweiligen Stadtteils.

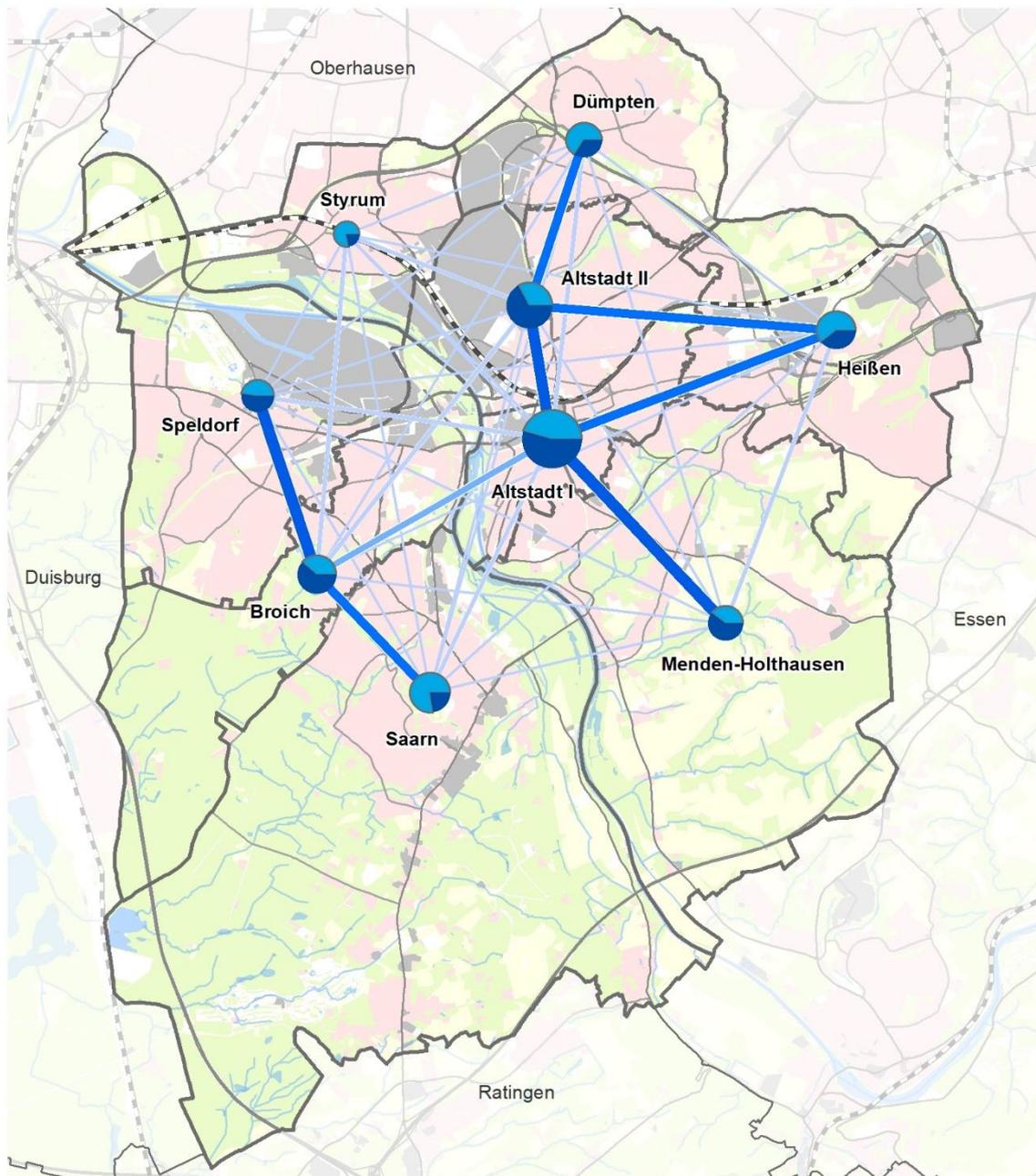
Bei Betrachtung des Radverkehrs (s. Abb. 6-29) ist zu beobachten, dass der Binnenverkehrsanteil in den Stadtteilen niedriger ist als im Fußverkehr. Dies ist damit zu begründen, dass mit dem Rad Wege über längere Distanzen als zu Fuß zurückgelegt werden können. Die am stärksten nachgefragte Verbindung liegt mit circa 3.600 Wegen zwischen Broich und Speldorf. Hierbei handelt es sich häufig um Freizeitwege. Daneben werden insbesondere Wege zwischen Altstadt I und Altstadt II sowie zwischen Altstadt II und Dümpten mit dem Fahrrad (oder Pedelec/E-Bike) zurückgelegt.

Im MIV (s. Abb. 6-30) ist eine vergleichsweise starke Ausrichtung auf den Stadtteil Altstadt I auszumachen. Allerdings gibt es keinen Stadtteil, der als Wegeziel klar dominiert. Die meisten Fahrten erfolgen zwischen Broich und Speldorf mit rund 8.300 täglichen Wegen. Daneben besteht eine starke Verbindung zwischen Altstadt I und Menden-Holthausen mit 7.500 Wegen. Ähnlich viele Wege lassen sich zwischen Altstadt I und Saarn verzeichnen. Darüber hinaus liegt der Binnenverkehrsanteil der Pkw-Fahrten mit rund 27 % innerhalb von Styrum am höchsten. Darauf folgen Saarn und Heißen mit 22 % und 21 %. Hier besteht demzufolge auch weiteres Potenzial für die Nahmobilität, also der Verlagerung der Mobilität auf umweltverträglichere Verkehrsmittel.

Im ÖPNV (s. Abb. 6-31) sind die Binnenverkehrsanteile innerhalb der Stadtteile erwartungsgemäß niedrig. Ebenso sind die Verflechtungen zwischen den Stadtteilen nicht sonderlich stark ausgeprägt, nur teilweise lassen sich etwas intensivere Ausprägungen erkennen. Tendenziell lässt sich eine stärkere Ausrichtung auf den Stadtteil Altstadt I erkennen. Die stärkste Verflechtung liegt zwischen den Stadtteilen Altstadt I und Altstadt II mit rund 4.600 täglichen Fahrten. Darauf folgen die Verbindungen Altstadt I und Heißen sowie Altstadt I und Speldorf mit rund 2.700 täglichen Fahrten. Mobilität mit dem Zug und Zubringerfahrten mit dem Bus zum Umstieg in den Zug werden in diesen Abbildungen nicht dargestellt (sofern der Fahrgast nicht innerhalb des Stadtgebiets mit dem Zug fährt)³¹.

³⁰ Hierbei handelt es sich um Aggregation auf Stadtteilebene. Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebiets aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

³¹ Die Bedeutung der Stadtteile mit SPNV-Anbindung (Styrum, Altstadt I und Altstadt II) ist in der Darstellung der ÖPNV-Verflechtungen möglicherweise etwas unterrepräsentiert. Da gemäß Definition ein Weg einem Zweck zugeordnet ist, aber mehrere Verkehrsmittel umfassen kann, tauchen Umsteiger hier nicht auf – ein Fahrgast, der bspw. von Menden-Holthausen mit dem Bus nach Altstadt I fährt und dort in den Zug nach Essen umsteigt, ist in Menden-Holthausen Teil des Quellverkehrs und in Essen Teil des Zielverkehrs. Darüber hinaus liegen bei sachgemäßem Ausfüllen der Befragungsunterlagen seitens des Teilnehmers keine Informationen über seine Umstiegshaltestelle vor.



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: zu Fuß

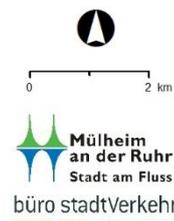
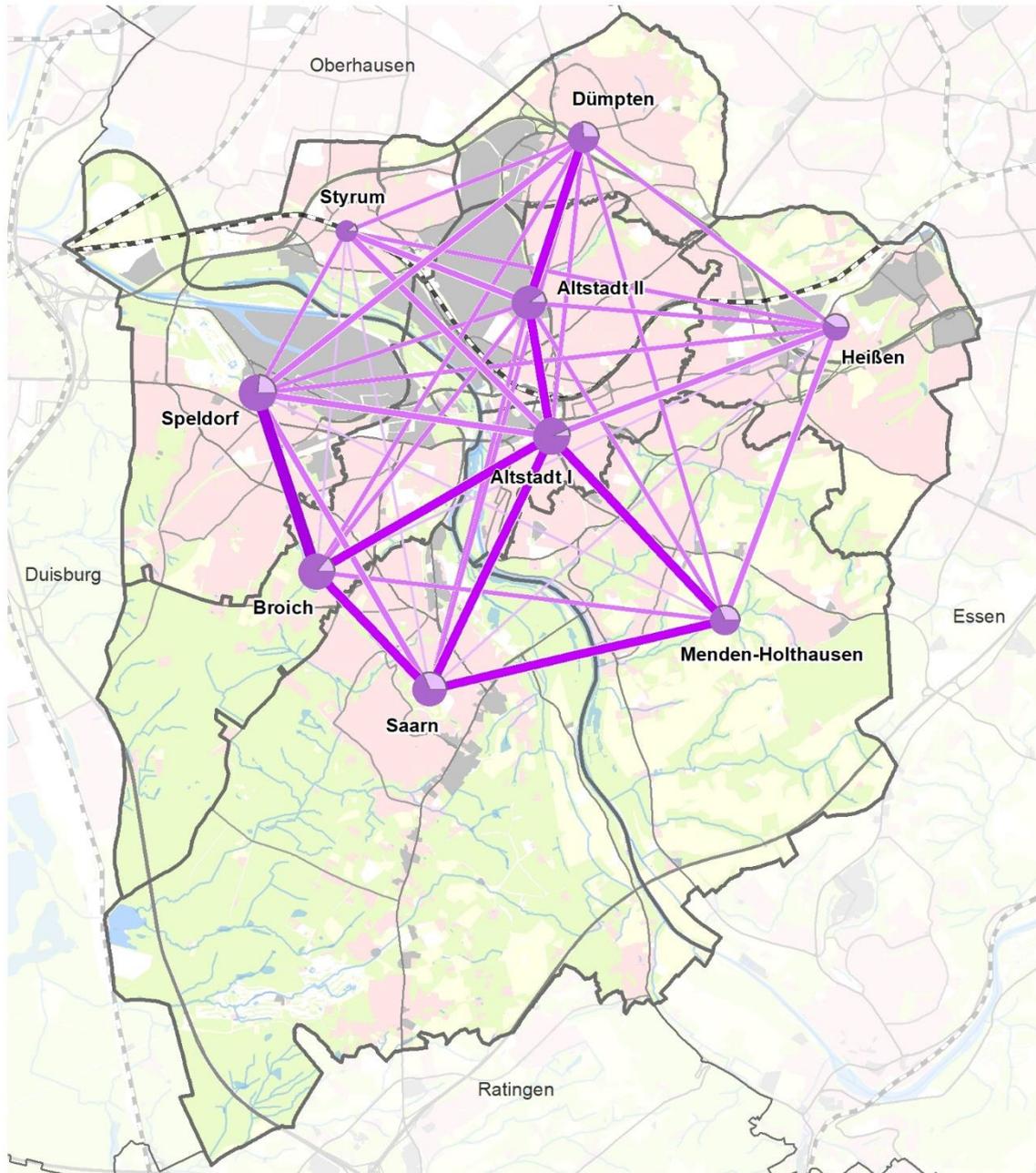


Abb. 6-28 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Mülheim an der Ruhr³²
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³² Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

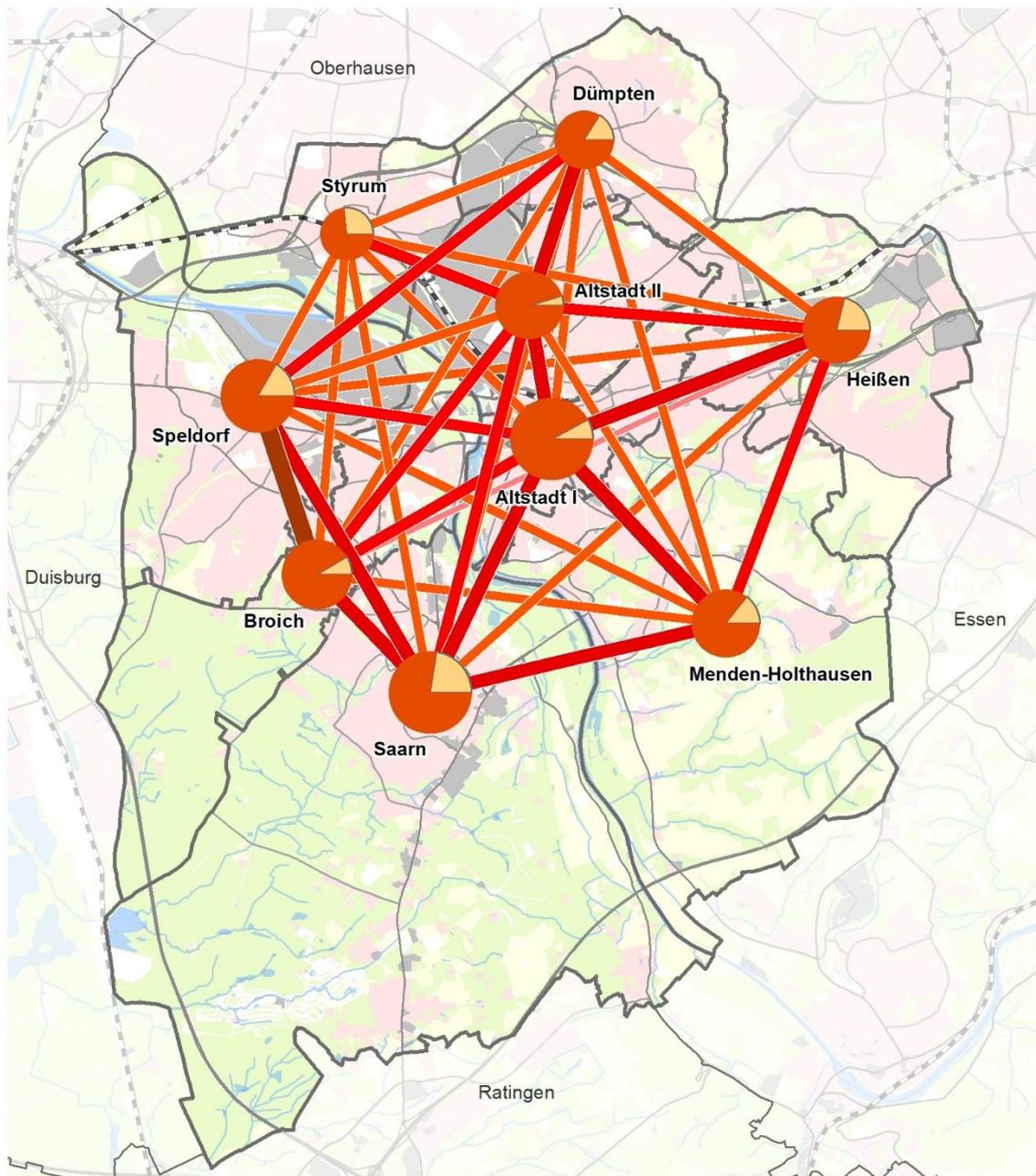


Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Radverkehr



Abb. 6-29 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Mülheim an der Ruhr³³
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³³ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: MIV

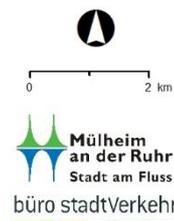
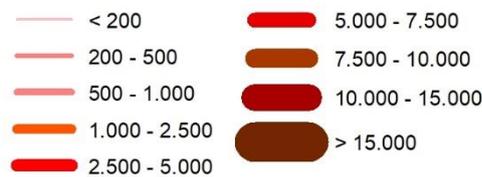
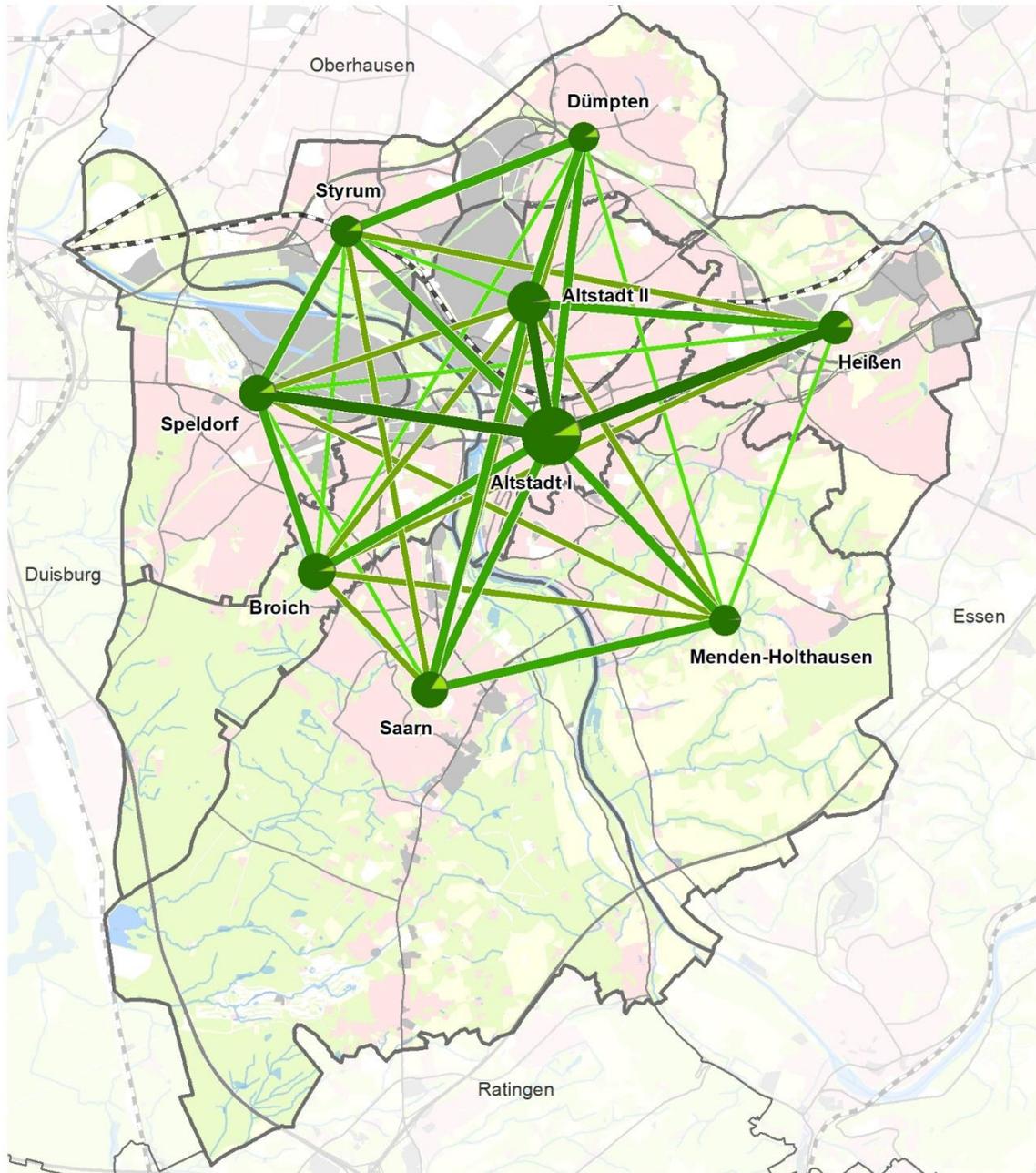


Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Mülheim an der Ruhr³⁴
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁴ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: ÖPNV

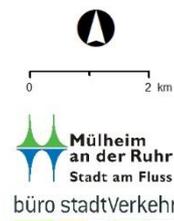
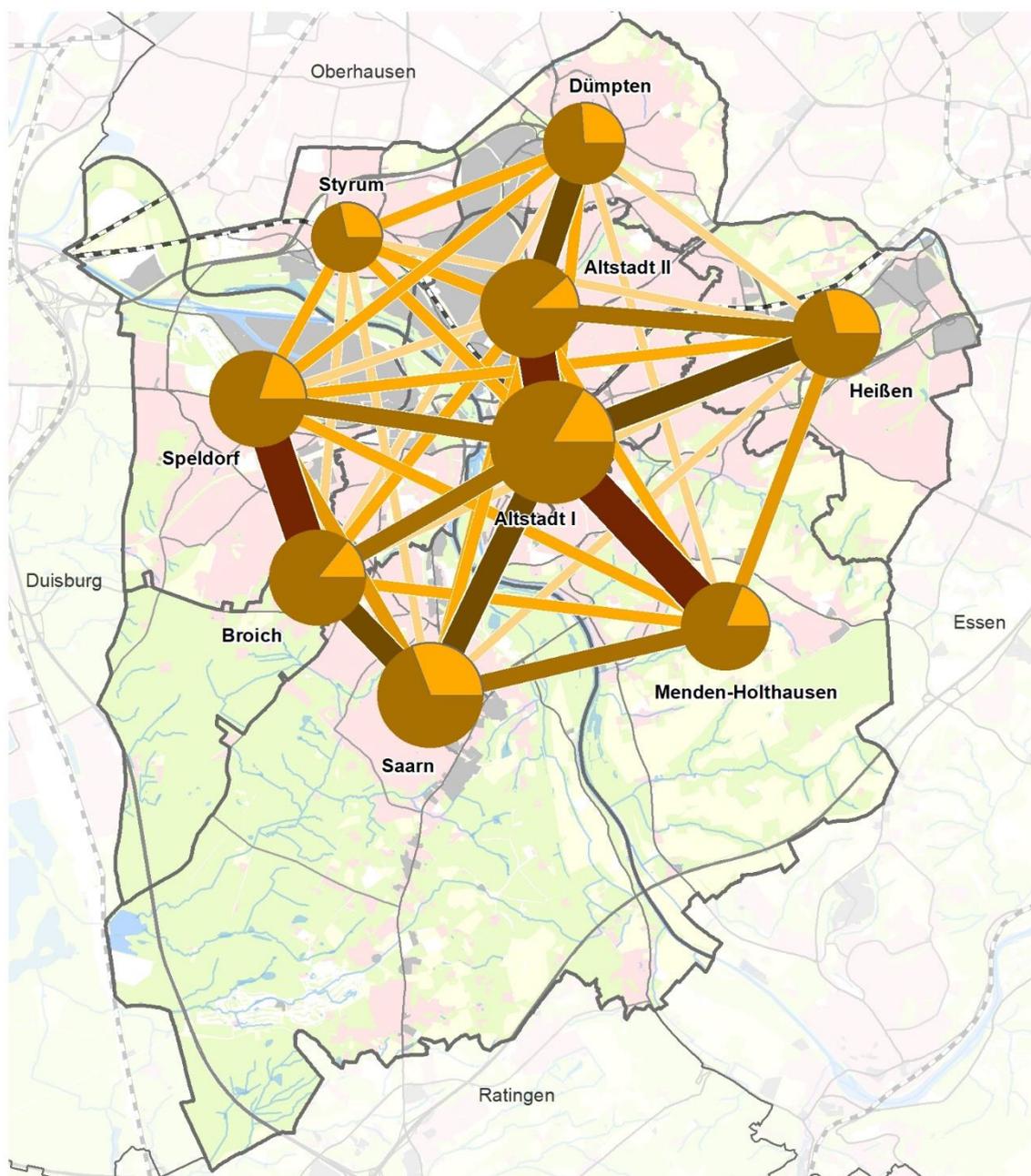


Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Mülheim an der Ruhr³⁵
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

³⁵ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap



Wegeverflechtungen Binnenverkehr: Gesamt



Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Mülheim an der Ruhr³⁶
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Gesamtbetrachtung aller innerstädtischen Verkehre zeigt Altstadt I und Altstadt II als zentrale Ausgangs- oder Zielpunkte. Die Binnenverkehrsanteile liegen jedoch tendenziell bei den äußeren Stadtteilen etwas höher; die höchsten Binnenverkehrsanteile sind in Saarn mit rund 30 % und in Heißen mit rund 29 % auszumachen.

³⁶ Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der Haushaltsbefragung, Kartengrundlage OpenStreetMap

In der folgenden Abbildung sind die Verkehrsverflechtungen noch einmal tabellarisch in Form einer Quell-Ziel-Matrix dargestellt. Insgesamt werden rund 473.500 Wege zurückgelegt. Im Vergleich zur Befragung 2019 betrug die Anzahl an Wegen rund 475.150.³⁷

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpfen	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	16.300	8.800	2.000	2.100	6.300	8.400	5.000	3.700	4.600	8.100	65.300
Altstadt II	9.200	7.200	2.300	4.900	3.200	1.200	2.500	2.400	1.100	9.200	43.200
Styrum	1.900	2.400	9.200	1.800	1.000	300	1.100	1.100	1.900	6.100	26.800
Dümpfen	2.200	6.500	1.700	11.300	1.300	1.100	1.100	1.100	1.200	7.000	34.500
Heißen	6.000	4.300	1.000	1.100	14.700	2.500	1.000	600	1.400	11.300	43.900
Menden-Holthausen	6.800	1.400	300	1.200	2.900	9.600	3.900	2.000	1.500	7.300	36.900
Saarn	5.600	2.300	1.100	1.400	900	4.300	21.700	5.700	3.500	8.300	54.900
Broich	4.700	2.100	900	1.200	900	1.500	5.600	8.400	8.500	5.400	39.200
Speldorf	3.900	800	2.000	1.800	1.400	1.300	3.900	8.500	12.000	9.700	45.300
außen	8.600	7.600	6.300	7.600	11.200	6.800	9.000	5.900	9.600	11.000	83.600
Gesamt	65.300	43.300	26.800	34.300	43.800	37.100	54.700	39.400	45.300	83.500	473.500

Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)
(Auswertung auf Wegeebe, Hochrechnung auf die Gesamtbevölkerung)

Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich stark nach zurückgelegter Wegerektion. In den folgenden Abbildungen sind die Modal Split-Werte im Binnen- und Außenverkehr dargestellt. Der Binnenverkehrsanteil in Mülheim liegt bei rund 68 %. Demzufolge haben 68 % der Wege die Quelle und das Ziel innerhalb der Stadt, 32 % der Wege verlassen das Stadtgebiet. Die innerstädtische Mobilität spielt sich dabei zu knapp 24 % innerhalb der Stadtteile ab und zu ca. 44 % zwischen den Stadtteilen (s. Abb. 6-35).

Bei Betrachtung des Binnenverkehrs liegt erwartungsgemäß der Anteil des Fuß- und Radverkehrs höher als im gesamtstädtischen Durchschnitt. Bei diesen Wegeverflechtungen werden die kürzesten Distanzen zurückgelegt. Der Fußverkehrsanteil liegt mit 22 % sieben Prozentpunkte über dem städtischen Mittel. In der Wegemobilität innerhalb der Stadtteile beträgt der Fußverkehrsanteil sogar 43 %. Dafür sind die Verkehrsmittelanteile des ÖPNV und MIV gegenüber dem Wert auf Ebene der Gesamtstadt deutlich reduziert.

Bei Wegen, die das Stadtgebiet verlassen, sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs aufgrund der längeren Distanzen erheblich. Nur noch insgesamt 7 % der Wege erfolgen nicht-motorisiert. Mit 18 % wird ein größerer Anteil der Mobilität mit dem ÖPNV zurückgelegt, das entspricht mehr Wegen als es bei der Betrachtung der gesamten Mobilität der Fall ist. Insbesondere wird jedoch auf Wegen außerhalb Mülheims auf den MIV mit 74 % zurückgegriffen.

³⁷ Quelle: Stadt Mülheim an der Ruhr: Haushaltsbefragung zur Mobilität Mülheim an der Ruhr. 2019.

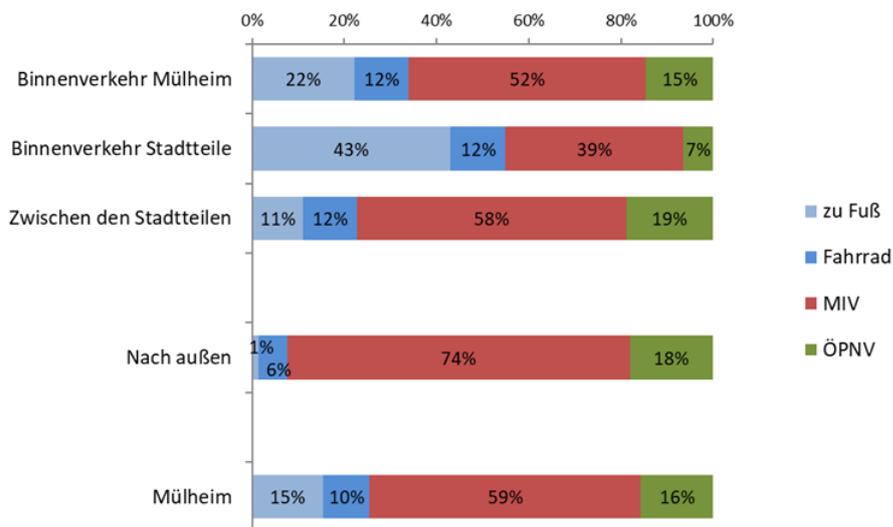


Abb. 6-34 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen: Binnenverkehr (Auswertung auf Wegeebe), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die häufigsten Außenziele sind in folgender Tabelle dargestellt. Das häufigste Wegeziel der Mülheimerinnen und Mülheimer ist die Nachbarstadt Essen. Rund 44.500 tägliche Wege werden von den Bürgerinnen und Bürger Mülheims zwischen diesen beiden Städten zurückgelegt. Dahinter folgt Duisburg mit etwa 22.900 täglichen Wegen.

Häufigste Ziele	Anteile am Verkehrsaufkommen	Anteile davon	Wege absolut
Binnenverkehr Stadt	67,7 %		317.400
<i>Binnenverkehr Stadtteile</i>		23,5 %	110.200
<i>zwischen den Stadtteilen</i>		44,2 %	207.100
nach außen	32,3 %		151.400
<i>Essen</i>		9,5 %	44.500
<i>Duisburg</i>		4,9 %	22.900
<i>Düsseldorf</i>		4,2 %	19.900
<i>Oberhausen</i>		3,4 %	15.900
<i>Ratingen</i>		1,1 %	5.300
<i>Bochum</i>		0,7 %	3.500
<i>Dortmund</i>		0,5 %	2.600
<i>Köln</i>		0,5 %	2.500
<i>Krefeld</i>		0,5 %	2.100
<i>Gelsenkirchen</i>		0,4 %	2.000
<i>Sonstige Außenziele</i>		6,4 %	30.200

Abb. 6-35 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele (Auswertung auf Wegeebe)

Die Verkehrsmittelwahl der Mülheimerinnen und Mülheimer zu den häufigsten Außenzielen (Top 5) ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. In den meisten Fällen dominiert der Pkw bei der Verkehrsmittelwahl bei Wegen aus der Stadt heraus. Wege mit dem Rad werden lediglich im direkten Grenzbereich der Nachbarstädte zurückgelegt. Höhere ÖPNV-Anteile können vor allem bei Wegen nach Düsseldorf, Bochum und Dortmund beobachtet werden. Hier spielt die SPNV-Anbindung in Mülheim eine bedeutsame Rolle.

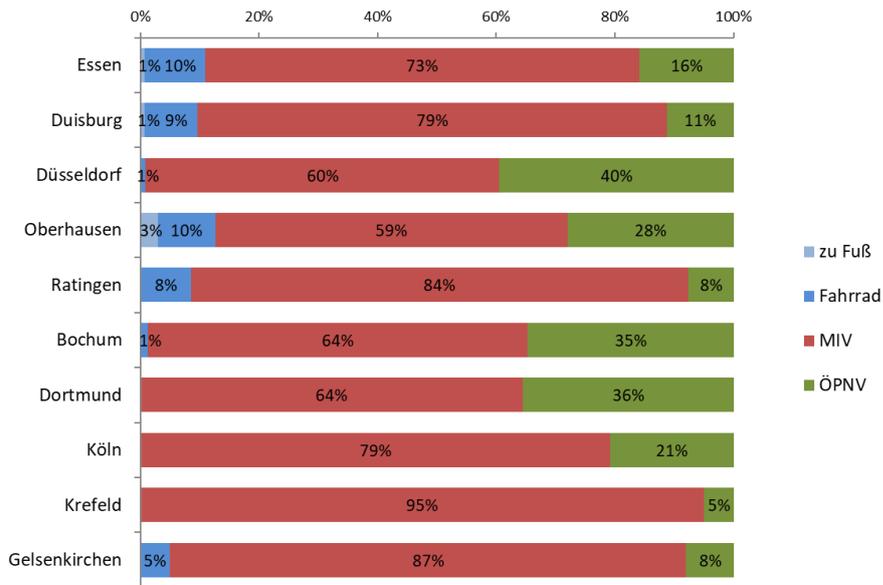


Abb. 6-36 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen (Auswertung auf Wegeebe)

6.6 Zeitbezogene Auswertung

Als Grundlage für eine weitere Bewertung des Verkehrsaufkommens in Mülheim wurde die erfasste Mobilität entsprechend der Uhrzeit im Tagesverlauf eingeordnet. Dies ermöglicht es, aus dem Verkehrsaufkommen die Hauptverkehrszeiten nach Verkehrsmittel zu identifizieren. Bei Betrachtung der Anfangs- und Endzeiten der Wege lässt sich erwartungsgemäß ein morgendliches Maximum zwischen 7 und 8 Uhr feststellen. Dies ist im Wesentlichen die Zeit des Schüler- und Berufsverkehrs. Auf das typischerweise spitze Vormittagsmaximum folgt eine Neben- und Schwachverkehrszeit bis etwa 12 Uhr. Ab der Mittagszeit steigt das gesamte Verkehrsaufkommen bis zu einem Maximum um 16 Uhr und 17 Uhr. In diesem Zeitraum treffen mehrere Mobilitätszwecke zusammen und sorgen für ein ähnliches Maximum wie in der morgendlichen Spitze.

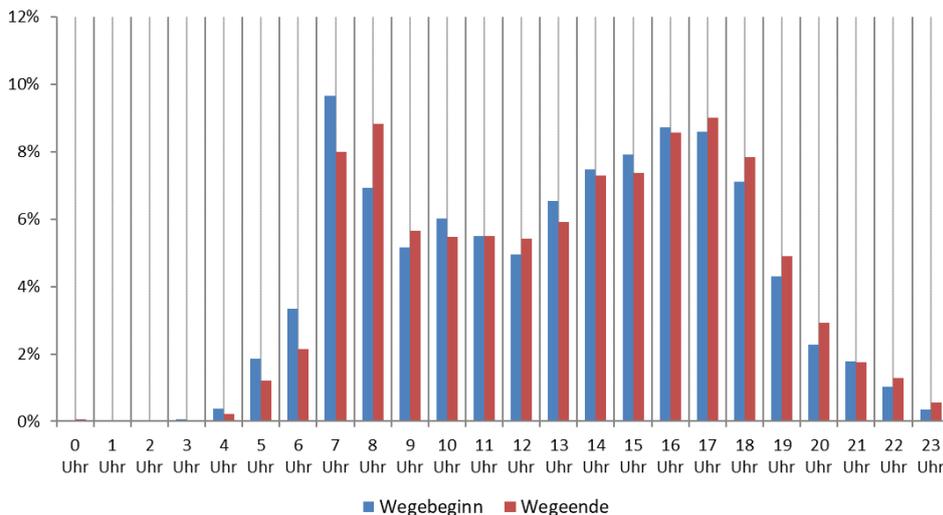


Abb. 6-37 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt (Auswertung auf Wegeebe)

Bei Ausdifferenzierung nach Verkehrsmitteln³⁸ wird deutlich, dass der ÖPNV die maximale Nutzungsquote zwischen 7 Uhr und 8 Uhr morgens erreicht. Der Schülerverkehr, zu hohen Anteilen ÖPNV-Nutzer, spielt hier eine besondere Rolle. Entsprechend wird der ÖPNV in der Mittagszeit zwischen 13 Uhr und 14 Uhr häufig genutzt. Der MIV erreicht ein doppeltes Maximum, einmal zwischen 7 und 8 Uhr sowie am Nachmittag ab 16 Uhr. Hinsichtlich des Radverkehrs liegt das Maximum am späten Nachmittag zwischen 17 Uhr und 18 Uhr.

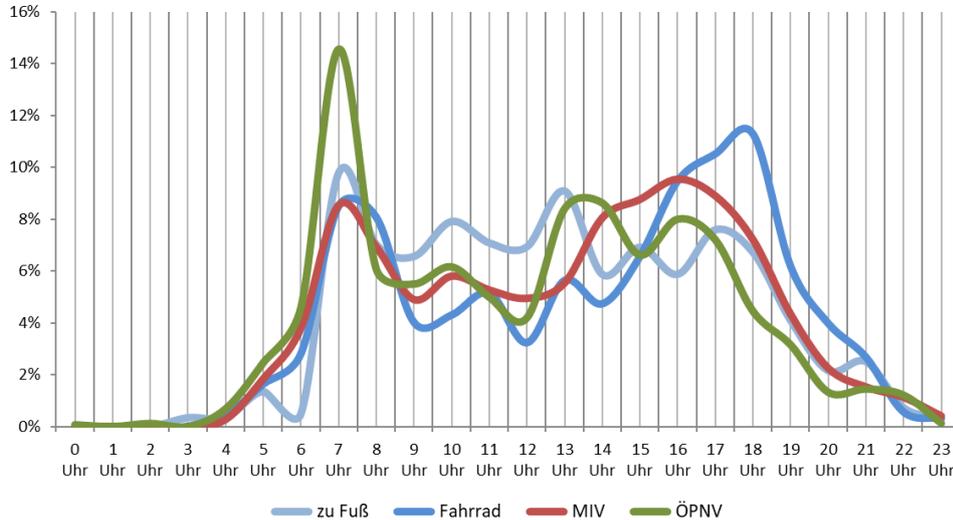


Abb. 6-38 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel
(Auswertung auf Wegeebe)

Bei Betrachtung der Verkehrsmittelanteile je Stundengruppe wird ersichtlich, dass der ÖPNV den höchsten Anteil am Modal Split zwischen 4 Uhr und 7 Uhr aufweist (die Stundengruppen 0-5 Uhr sind jedoch aufgrund der sehr geringen Fallzahlen für den Vergleich zu vernachlässigen). Der Radverkehrsanteil erreicht sein Maximum am Abend zwischen 18 Uhr und 21 Uhr. Der MIV weist zwar hohe Anteile über den gesamten Tag auf, die Maxima liegen jedoch in verkehrsschwachen Zeiten am späten Abend und früh am Morgen. Im Fußverkehr befinden sich die Maxima hinsichtlich des Modal Split zwischen 12 Uhr und 14 Uhr sowie abends um 21 Uhr. Grundsätzlich lässt sich aus der tageszeitlichen Verteilung schließen, dass eine starke Verbindung zwischen der Tageszeit, dem Zweck und dem genutzten Verkehrsmittel besteht.

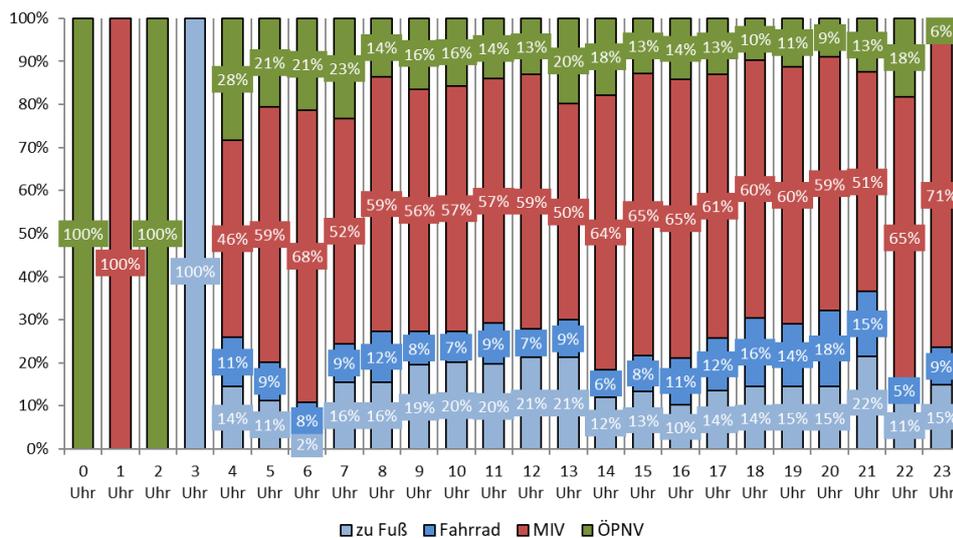


Abb. 6-39 Modal Split im Tagesverlauf
(Auswertung auf Wegeebe)

³⁸ In Abbildung 6-38 ist die Nutzungsverteilung der jeweiligen Verkehrsmittel im Tagesverlauf dargestellt. Der ÖPNV erreicht z.B. das Nutzungsmaximum zwischen 7 und 8 Uhr (→ ca. 23 % aller durchgeführten ÖPNV-Wege werden zwischen 7 und 8 Uhr durchgeführt).

7 Zusatzfragebogen – Fragen zur Mobilität

Der Zusatzfragebogen thematisiert Bewertungen zu den verkehrlichen Angeboten in den Bereichen Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und MIV in Mülheim. Darüber hinaus wurde konkreter Verbesserungsbedarf aus Sicht der Bürger zu jenen Themen erfragt.

7.1 Bewertung der Verkehrsangebote

In den folgenden Tabellen und Diagrammen ist die Bewertung der Verkehrsangebote (nach Schulnoten) in den Bereichen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Autoverkehr in den jeweiligen Stadtteilen dargestellt. Die Unterscheidung nach Wohnort der Befragten ergibt differenzierte Bewertungen.

Das Verkehrsangebot im Fußverkehr wird von allen Befragten am besten bewertet. Stadtweit bewerten 61 % der befragten Bürgerinnen und Bürger das Angebot als sehr gut oder gut. Am positivsten fällt dabei die Bewertung von den Bewohnerinnen und Bewohnern in Altstadt I aus. Hier beträgt die Durchschnittsnote 2,15. Stadtweit bewerten 11 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder mangelhaft.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Altstadt I	2,15
Broich	2,50
Insgesamt	2,53
Altstadt II	2,54
Dümpten	2,57
Speldorf	2,57
Saarn	2,58
Menden-Holthausen	2,60
Heißen	2,61
Styrum	2,75

Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

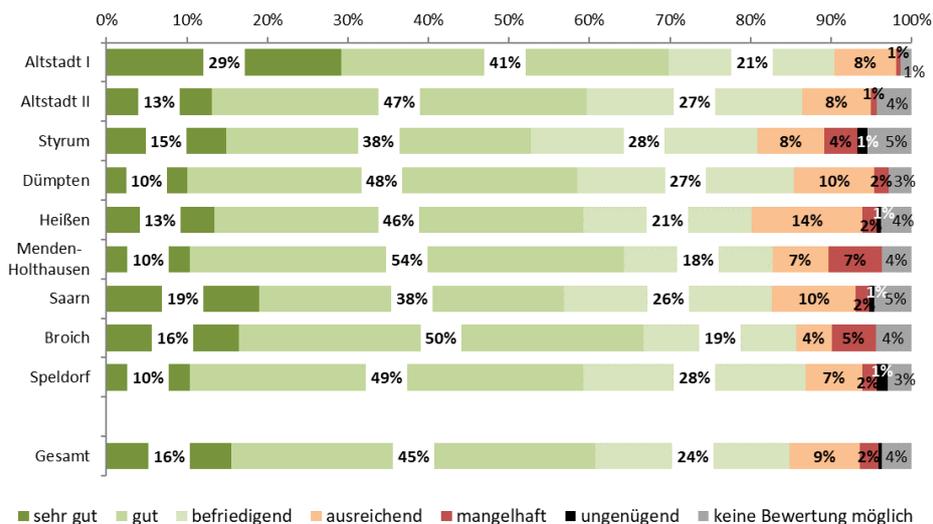


Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Die Bewertung des Radverkehrsangebots fällt wesentlich negativer aus als die Bewertung des Fußverkehrsangebots. Der Radverkehr ist das am schlechtesten bewertete Verkehrsmittel im Rahmen dieser Befragung. Die Gesamtdurchschnittsnote beträgt 3,91. 21 % der Bürgerinnen und Bürger Mülheims bewerten das Radverkehrsangebot als gut bis sehr gut (gegenüber 61 % beim Fußverkehr). Im Vergleich der Stadtteile bewerten die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtteile Dümpten, Altstadt II, Saarn, Menden-Holthausen und Heißen das Radverkehrsangebot unterdurchschnittlich schlecht. In Altstadt I, Speldorf, Broich und Styrum hingegen liegt die Bewertung des Radverkehrs über der Durchschnittsnote von 3,91. Die beste Bewertung weist der Stadtteil Styrum mit einer Durchschnittsnote von 3,48 auf. Welche Verbesserungsvorschläge aus der Befragung hervorgehen, ist dem Kapitel 7.4 zu entnehmen.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Styrum	3,48
Broich	3,71
Speldorf	3,78
Altstadt I	3,91
Insgesamt	3,91
Dümpten	3,94
Altstadt II	4,03
Saarn	4,03
Menden-Holthausen	4,07
Heißen	4,08

Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

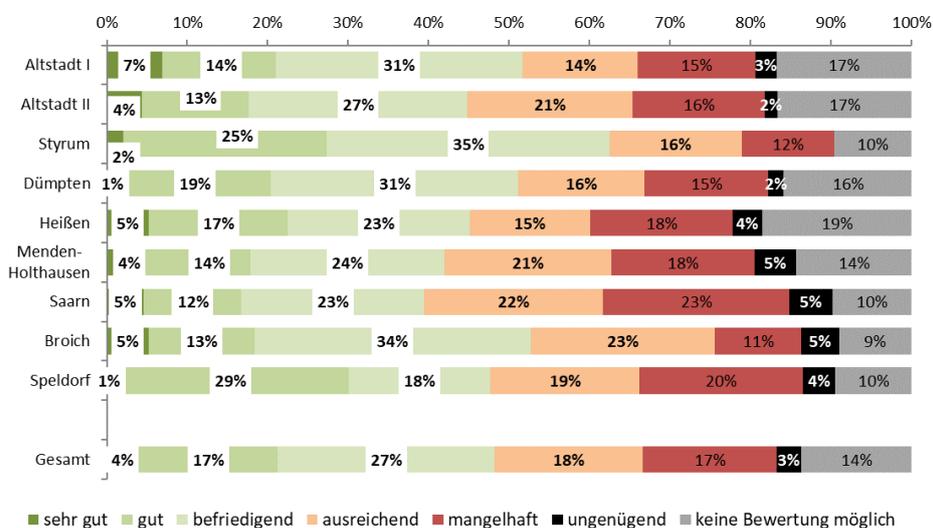


Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Der ÖPNV in der Stadt Mülheim an der Ruhr wird von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen mit einer Durchschnittsnote von 3,70 am zweit schlechtesten bewertet. Stadtweit bewerten 5 % der Personen das Angebot als sehr gut und 21 % als gut. Am besten wird das Angebot von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Altstadt I bewertet (Durchschnittsnote: 3,31), von den Bewohnerinnen und Bewohnern aus Menden-Holthausen hingegen am schlechtesten (Durchschnittsnote: 4,45). Stadtweit empfinden 37 % der Befragten das Angebot als ausreichend oder schlechter.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Altstadt I	3,31
Styrum	3,31
Broich	3,38
Altstadt II	3,53
Dümpten	3,66
Insgesamt	3,70
Speldorf	3,80
Heißen	3,93
Saarn	4,06
Menden-Holthausen	4,45

Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

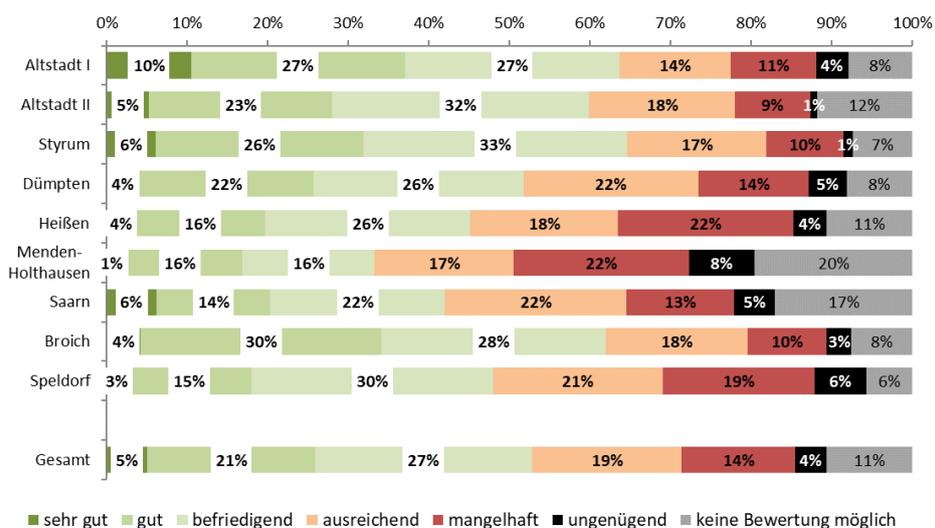


Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

Der Autoverkehr wird von den vier Verkehrsmittelhauptgruppen vergleichsweise positiv bewertet. Mit einer Durchschnittsnote von 3,26 wird nach dem Fußverkehr das zweitbeste Ergebnis erzielt. Insgesamt bewerten 36 % der Befragten den Autoverkehr als sehr gut oder gut. Die Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadtteile Saarn, Speldorf, Styrum und Broich beurteilen den Autoverkehr überdurchschnittlich gut. Die Bewertung in den übrigen Stadtteilen fällt hingegen unterdurchschnittlich gut aus. Die beste Bewertung geht aus dem Stadtteil Saarn mit 3,01, die schlechteste aus Dümpten mit 3,56 hervor.

Stadtteil	Durchschnittsnote
Saarn	3,01
Speldorf	3,16
Styrum	3,21
Broich	3,21
Insgesamt	3,26
Heißen	3,29
Altstadt I	3,30
Menden-Holthausen	3,30
Altstadt II	3,34
Dümpten	3,56

Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

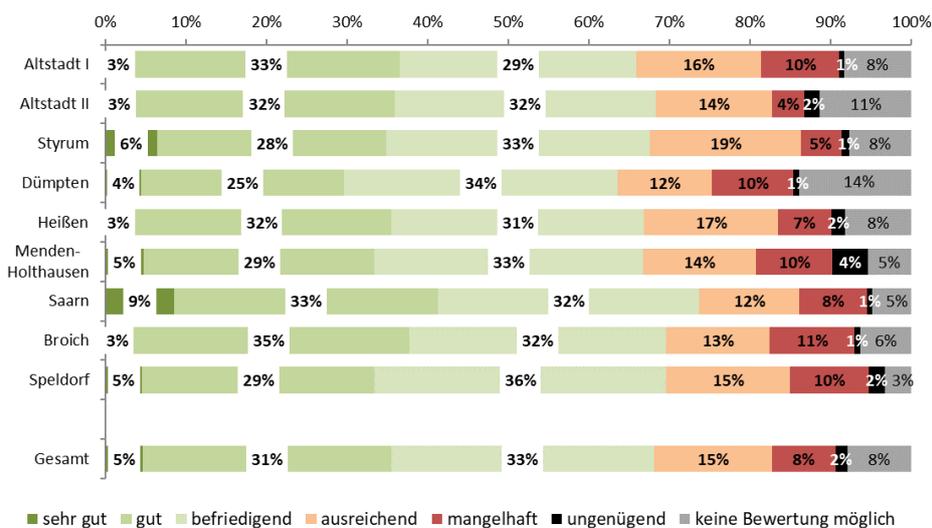


Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene), Abweichungen von 100 % durch Rundungsdifferenz

In der Gesamtübersicht der Bewertungen der Verkehrsangebote wird noch einmal deutlich, dass Fußverkehr und Autoverkehr verhältnismäßig gut bewertet werden und insbesondere im Radverkehr und ÖPNV Unzufriedenheit hinsichtlich des Verkehrsangebotes herrscht.

Stadtteil	Ø Fußverkehr	Ø Radverkehr	Ø ÖPNV	Ø Autoverkehr
Altstadt I	2,15	3,91	3,31	3,30
Altstadt II	2,54	4,03	3,53	3,34
Styrum	2,75	3,48	3,31	3,21
Dümpten	2,57	3,94	3,66	3,56
Heißen	2,61	4,08	3,93	3,29
Menden-Holthausen	2,60	4,07	4,45	3,30
Saarn	2,58	4,03	4,06	3,01
Broich	2,50	3,71	3,38	3,21
Speldorf	2,57	3,78	3,80	3,16
Mülheim an der Ruhr	2,53	3,91	3,70	3,26

Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.2 Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads

Neben der Bewertung der Verkehrsangebote hatten die Mülheimerinnen und Mülheimer die Möglichkeit konkrete Gründe als Freitextangabe zu benennen, die sie von der Nutzung des Fahrrads abhalten. Der Hauptgrund, der gegen die Nutzung des Fahrrads spricht, ist das Fehlen von (sicheren) Radwegen. Dies geben 29 % der Befragten an. Daneben geben 15 % an, dass ihnen grundsätzlich die Sicherheit beim Fahrradfahren fehlt. Daraus ergibt sich, dass rund 44 % der Mülheimerinnen und Mülheimer eine sichere Führung des Radverkehrs vermisst. Darüber hinaus sind 11 % der Befragten aus altersbedingten oder gesundheitlichen Gründen nicht in der Lage das Fahrrad zu nutzen. 8 % bemängeln den Oberflächenzustand der Radwege und 6 % nutzen aufgrund der Topographie das Fahrrad nicht.

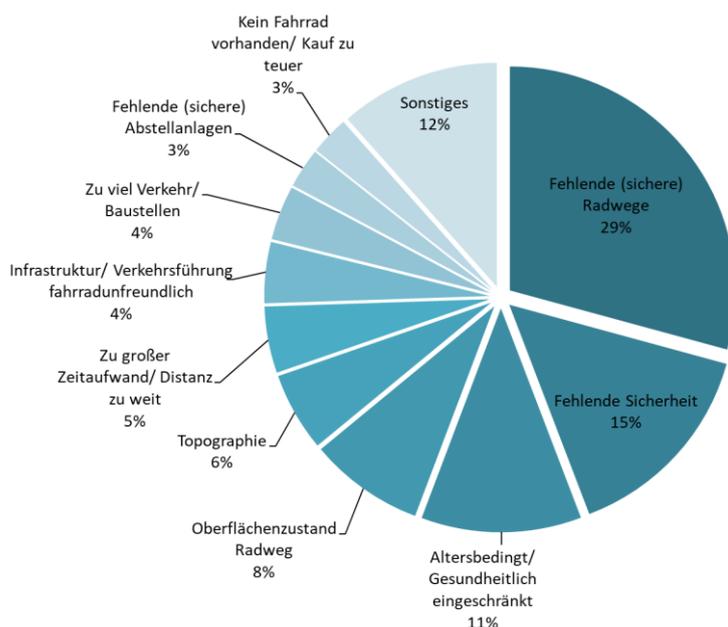


Abb. 7-10 Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.3 Verkehrsmittelverlagerung aufgrund des 9-Euro-Tickets

Eine weitere Frage des Zusatzfragebogens greift die Nutzung des 9-Euro-Tickets hinsichtlich der Verkehrsmittelverlagerung zum ÖPNV auf. Es wird gefragt, ob Fahrten mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, die normalerweise mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt werden. 39 % der befragten Haushalte geben an, dass sie aufgrund des 9-Euro-Tickets vermehrt Wege mit dem ÖPNV anstatt eines anderen Verkehrsmittels zurückgelegt haben. Bei 38 % erfolgte hingegen keine Verlagerung, während in 23 % der Haushalte kein 9-Euro-Ticket vorhanden war. Im Vergleich auf Stadtteilebene kann die größte Verlagerung in Altstadt I mit 46 % sowie in Styrum und Speldorf mit jeweils 44 % festgestellt werden. In den Stadtteilen Saarn und Menden-Holthausen ist mit 31 % und 34 % die geringste Verlagerung vorhanden. Dies sind jedoch gleichzeitig die Haushalte mit der niedrigsten Besitzquote des 9-Euro-Tickets.

Stadtteil	ja	nein	Kein 9-Euro-Ticket im Haushalt vorhanden
Altstadt I	46%	33%	21%
Altstadt II	40%	35%	25%
Styrum	44%	36%	20%
Dümpten	37%	45%	18%
Heißen	35%	43%	22%
Menden-Holthausen	34%	25%	41%
Saarn	31%	40%	29%
Broich	41%	40%	19%
Speldorf	44%	40%	16%
Mülheim an der Ruhr	39%	38%	23%

Abb. 7-11 Verlagerung auf den ÖPNV aufgrund des 9-Euro-Tickets
(Auswertung auf Haushaltsebene)

Im Falle einer Verlagerung zum ÖPNV konnte im Fragebogen angegeben werden, welches Verkehrsmittel ursprünglich genutzt worden wäre. In fast allen Stadtteilen wurde größtenteils auf das Auto verzichtet. In Saarn beträgt der Anteil 68 %. Nur in Altstadt I ist mit 45 % der Anteil der 9-Euro-Ticket-Besitzer die innerhalb des ÖPNV das Verkehrsmittel gewechselt haben am größten. Der Radverkehr wurde zwischen 8 % und 22 % genannt, während die Verlagerung des Fußverkehrs maximal 15 % beträgt.

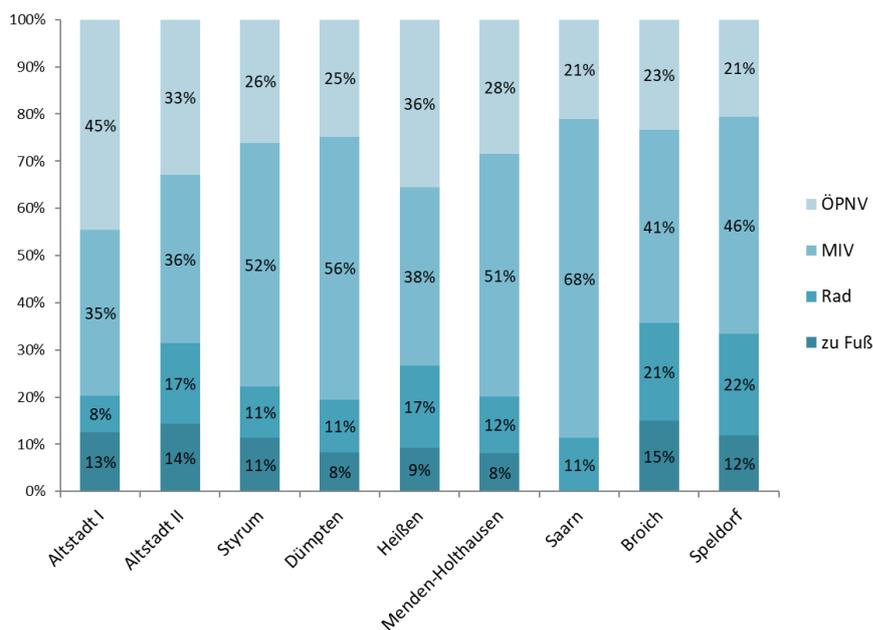


Abb. 7-12 Ursprüngliche genutztes Verkehrsmittel im Falle einer Verlagerung zum ÖPNV
(Auswertung auf Haushaltsebene)

7.4 Verbesserungsbedarf der Verkehrsangebote

Analog zur Bewertung sollen für die vier Verkehrsmittel Fuß, Rad, ÖPNV und Auto die Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des Verkehrsangebotes ermittelt werden. Hierzu konnten die Bürgerinnen und Bürger Mülheims Verbesserungsbedarfe als Freitextangabe notieren. In den folgenden Abbildungen sind die Nennungen zusammengefasst.

Zum Fußverkehr werden in den Stadtteilen mit 22 % am häufigsten die Überprüfung des Gehwegzustands (Sauberkeit, Oberfläche) als Verbesserungsbedarf genannt. Fast genauso viele Nennungen werden hinsichtlich fußgängerfreundlichen Ampelschaltungen getätigt. Darüber hinaus sehen die Mülheimerinnen und Mülheimer zugeparkte Gehwege, die Trennung von Fuß- und Radverkehr sowie die Sauberkeit bzw. den Pflegezustand der Fußwege als verbesserungswürdig.

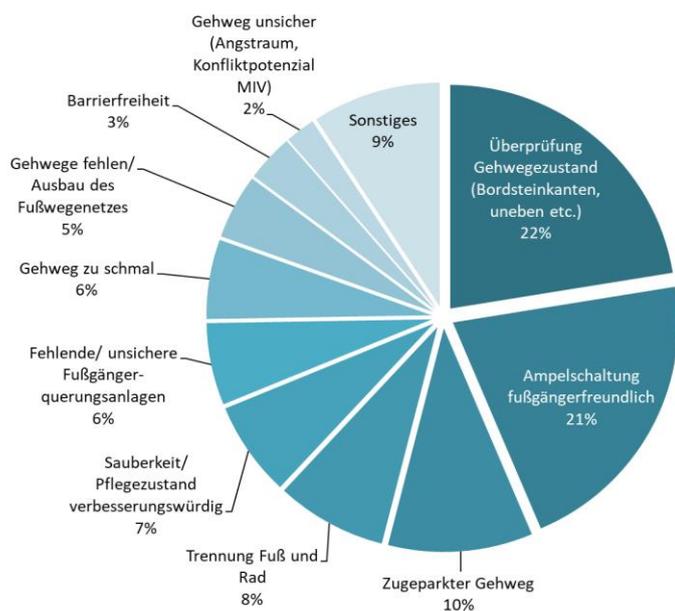


Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

Der Radverkehr hat im Vergleich der Verkehrsmittel mit einer Durchschnittsnote von 3,91 am schlechtesten abgeschnitten. Hinsichtlich des Radverkehrs werden vor allem zwei Themenfelder genannt, in denen Verbesserungsbedarf existiert: einerseits der Ausbau des (regionalen) Radwegenetzes, andererseits die mangelnde Sicherheit im Radverkehr. Darauf folgen die Trennung der Verkehrsteilnehmer sowie der Oberflächenzustand der Radwege. 6 % der Befragten sehen bei der vorhandenen Radinfrastruktur Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Breite der Radwege.

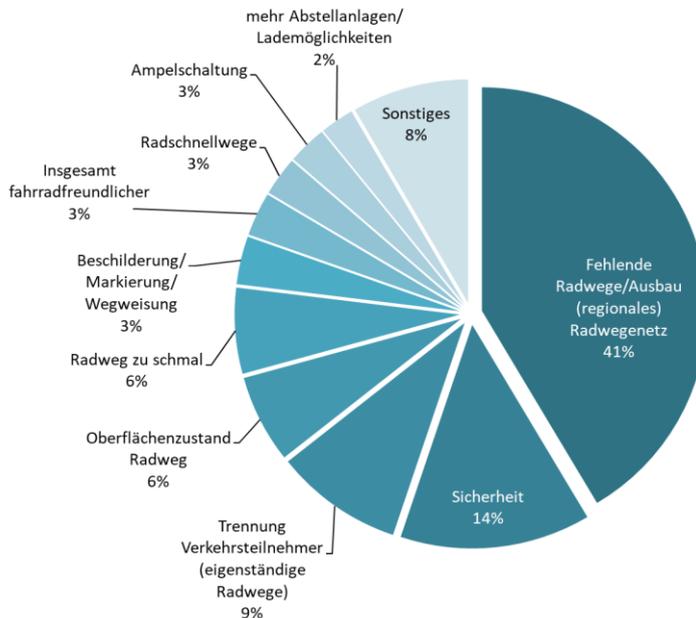


Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

Das ÖPNV-Angebot hat mit einer Durchschnittsnote von 3,70 die zweit schlechteste Bewertung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen erhalten. Vor allem eine kürzere Taktung wird von einer Vielzahl den Befragten als Verbesserungsbedarf angegeben (26 %). Darüber hinaus werden die Zuverlässigkeit bzw. die Pünktlichkeit kritisiert (22 %). Weitere Themen sind die Verbindungen bzw. der Ausbau des Netzes und eine Preisanpassung.

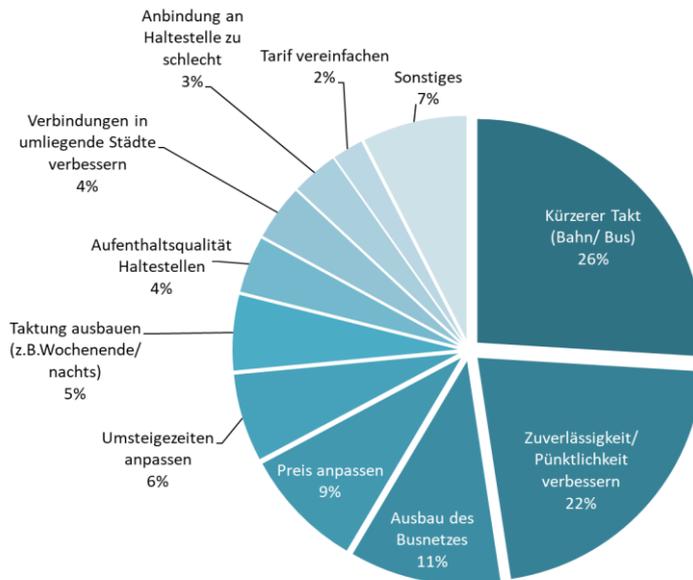


Abb. 7-15 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV (Auswertung auf Haushaltsebene)

Als Verbesserungsbedarfe hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs werden mehrere Themen zu gleichen Teilen genannt. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger mangelt es in Mülheim an der Ruhr am der Verkehrsführung insbesondere in der Innenstadt. Darüber hinaus wird die Ampelschaltung, die Anzahl und Dauer von Baustellen sowie das Parkplatzangebot bemängelt. Weiter Verbesserungsbedarf wird hinsichtlich des Straßenzustands (Oberfläche, Breite) gesehen.

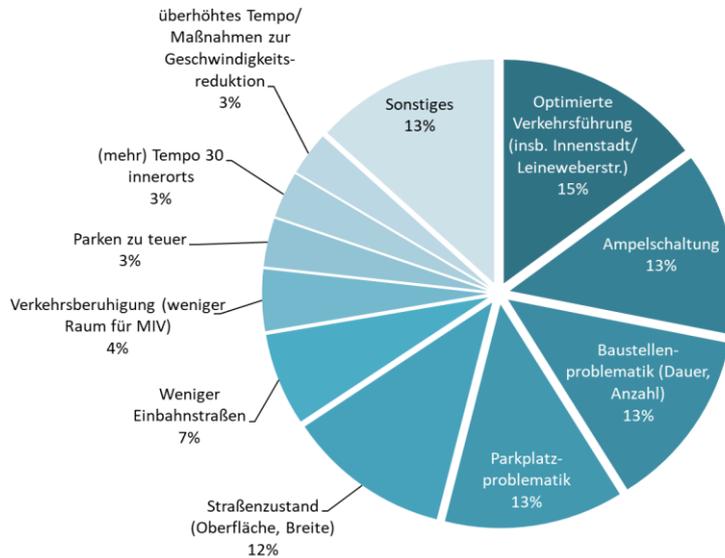


Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.5 Autonutzung und Verzicht

Eine weitere Frage befasste sich damit, unter welchen Voraussetzungen auf das Auto verzichtet würde. Etwa 27 % haben angegeben, auf das Auto zu verzichten, wenn das Angebot im ÖPNV verbessert würde. 26 % sind bei einer Reduzierung des Preises für die ÖPNV-Nutzung zum Verzicht bereit und 20 % würden bei einer Verbesserung der Radwegeinfrastruktur auf das Auto verzichten.

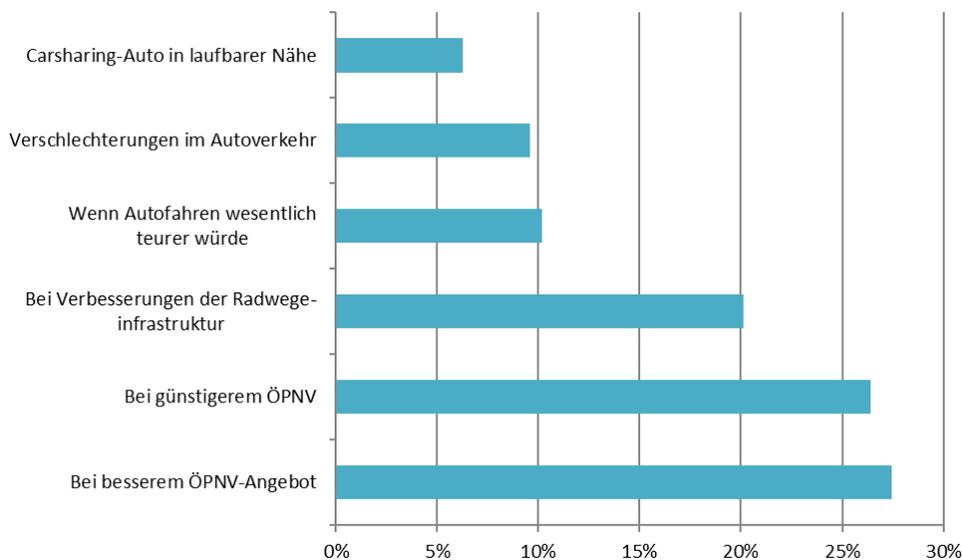


Abb. 7-17 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto (Auswertung auf Haushaltsebene)

Die Analyse auf Ebene der Stadtteile macht deutlich, dass ein besseres ÖPNV-Angebot für alle Stadtteile möglicher Grund wäre, um auf das Auto zu verzichten (25 % bis 30 %). Gleiches gilt für die Vergünstigung des ÖPNV, dieser Aspekt ist besonders in Heißen von Bedeutung.

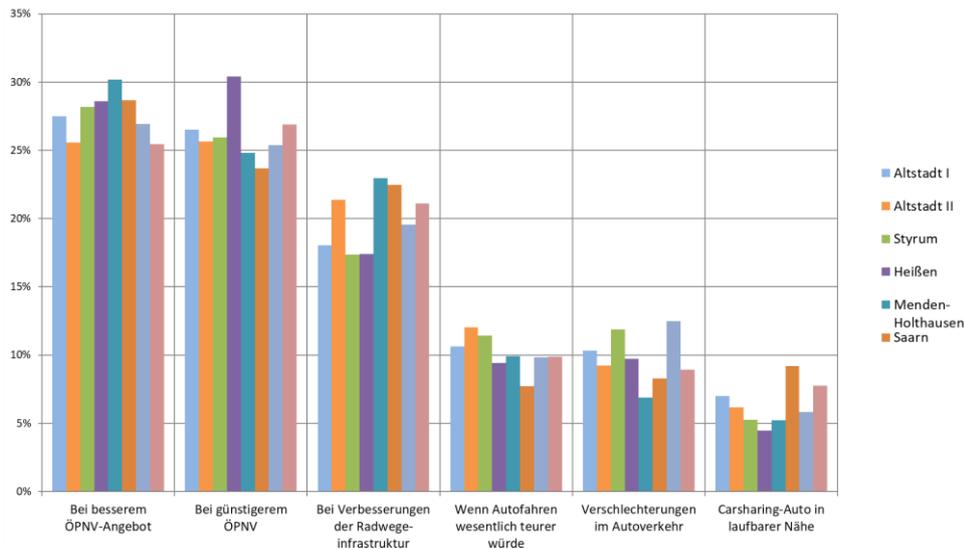


Abb. 7-18 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtteil (Auswertung auf Haushaltsebene)

Von den Befragten, die zusätzliche Angaben getätigt haben, geben 35 % an, dass sie grundsätzlich nicht auf das Auto verzichten würden, da sie auf das Auto angewiesen sind. Weitere angegebene Gründe für den Verzicht des Autos sind bessere Alternativangebote, eine grundsätzlich bessere Anbindung und ein attraktiveres Radverkehrsangebot.

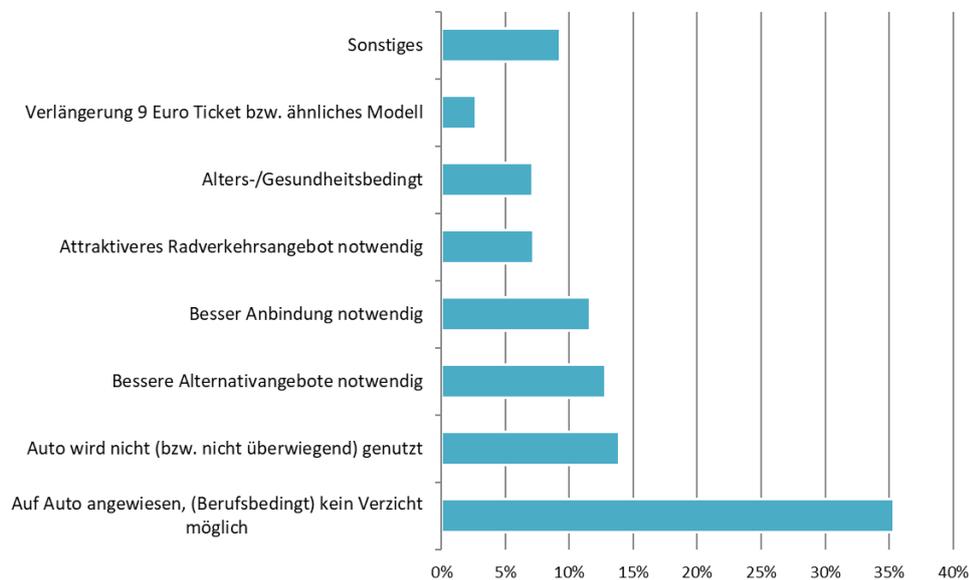


Abb. 7-19 Zusätzliche Angaben für den Verzicht auf das Auto (Auswertung auf Haushaltsebene)

7.6 Mobilitätsverhalten und Mobilitätsentwicklung

Die letzte Frage des Zusatzfragebogens zielte auf die Einschätzung der Befragten hinsichtlich der Entwicklung des eigenen Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren ab. Vor allem vor dem Hintergrund der aktuell auftretenden Corona Pandemie haben Bürgerinnen und Bürger teilweise das eigene Mobilitätsverhalten hinterfragt und es ist zu Veränderungen bzw. veränderten Ansichten gekommen.

Bezüglich der Nahmobilität kann festgehalten werden, dass die meisten Befragten in allen Stadtteilen davon ausgehen, dass sie in den nächsten Jahren genauso oft zu Fuß gehen. Die Anzahl derer, die davon ausgeht, dass sie zukünftig häufiger zu Fuß gehen wird, ist jedoch in allen Stadtteilen größer, als derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs zu sein. In Altstadt II ist die Anzahl derer, die denken mehr zu Fuß unterwegs zu sein mit 29 % am höchsten. Gleichzeitig ist hier allerdings auch die Anzahl derer, die denken, weniger zu Fuß unterwegs sein werden zusammen mit Styrum am höchsten (13 %). Hier lässt sich dementsprechend die größte Veränderung im Mobilitätsverhalten feststellen.

Bei der Aussicht hinsichtlich der Fahrradnutzung zeigt sich ein anderes Bild. Der Anteil derer, die glauben in Zukunft mehr mit dem Fahrrad zu fahren, liegt in den Stadtteilen zwischen 28 % und 49 %. In den Stadtteilen Altstadt II, Saarn und Speldorf überwiegt der Anteil zudem den Anteil derer, die keine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens absehen. Der Anteil derer, die glauben, weniger mit dem Fahrrad zu fahren, ist in Dümpten mit 23 % am höchsten. Von allen Verkehrsmitteln hat der Radverkehr den größten beabsichtigten Zuwachs an Nutzern.

Demgegenüber zeigt sich bei der ÖPNV-Nutzung ein ausgeglicheneres Bild. Sowohl beim Bus als auch beim Zug gehen die meisten Befragten davon aus, dass sie in Zukunft genauso oft diese Verkehrsmittel nutzen werden. Gleichzeitig sind die Anteile derer, die mehr mit dem ÖPNV fahren wollen und derer die weniger mit dem ÖPNV fahren wollen, relativ ausgeglichen. Es lässt sich feststellen, dass in vielen Stadtteilen tendenziell mehr Personen weniger mit dem Bus fahren möchten. Hinsichtlich des Zugverkehrs möchten die Personen in der überwiegenden Anzahl der Stadtteile mehr mit dem Zug fahren.

In Bezug auf die Nutzung des Autos als Verkehrsmittel gehen die Befragten verstärkt davon aus, dass sie zukünftig weniger mit dem privaten Pkw fahren. Dies geben zwischen 27 % und 44 % der Befragten in den jeweiligen Stadtteilen an. Gemäß den angegebenen Einschätzungen der Befragten würde davon vor allem der Radverkehr profitieren, bei denen sich vergleichsweise die meisten Befragten eine potenzielle Nutzungssteigerung vorstellen können. Den größten Verzicht weist Altstadt II auf, den niedrigsten Dümpten. In letzterem Stadtteil gehen 16 % der Befragten davon aus zukünftig mehr mit dem Auto zu fahren.

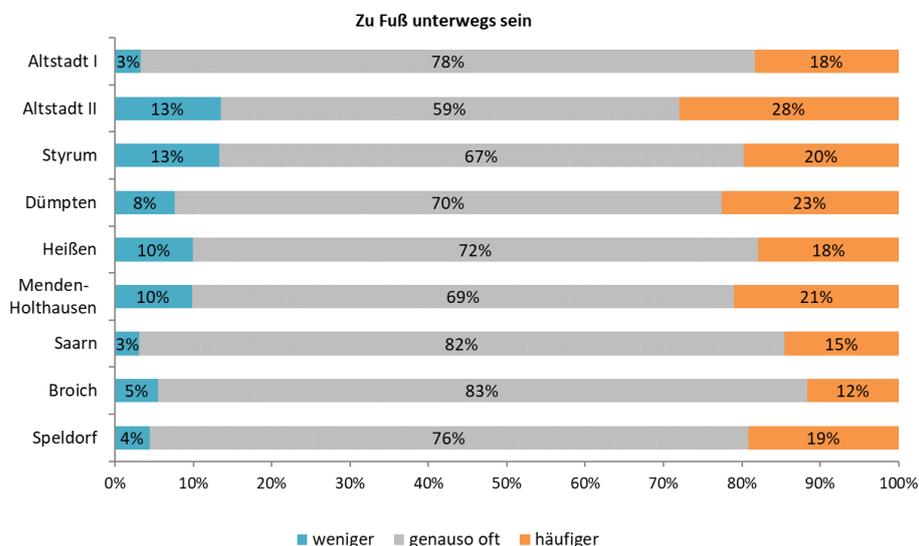


Abb. 7-20 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Fußverkehr
(Auswertung auf Haushaltsebene)

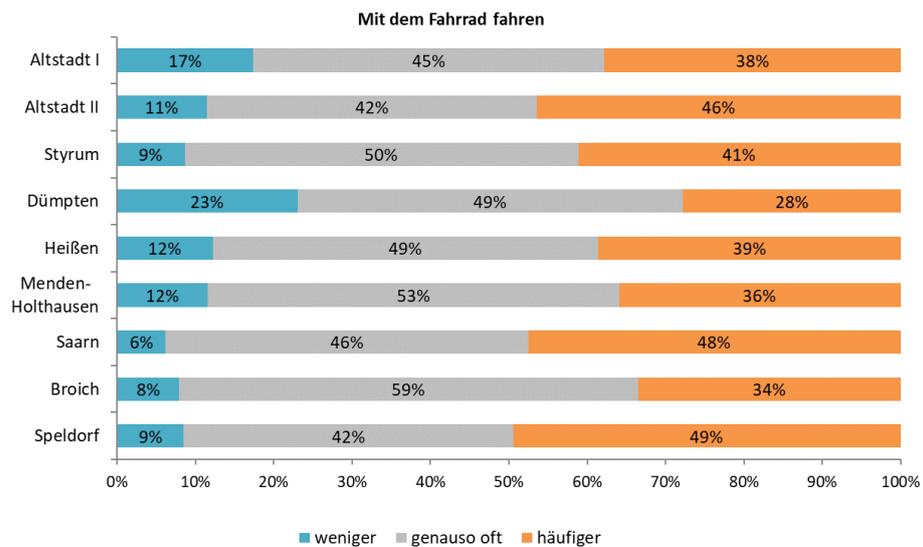


Abb. 7-21 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Fahrradnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

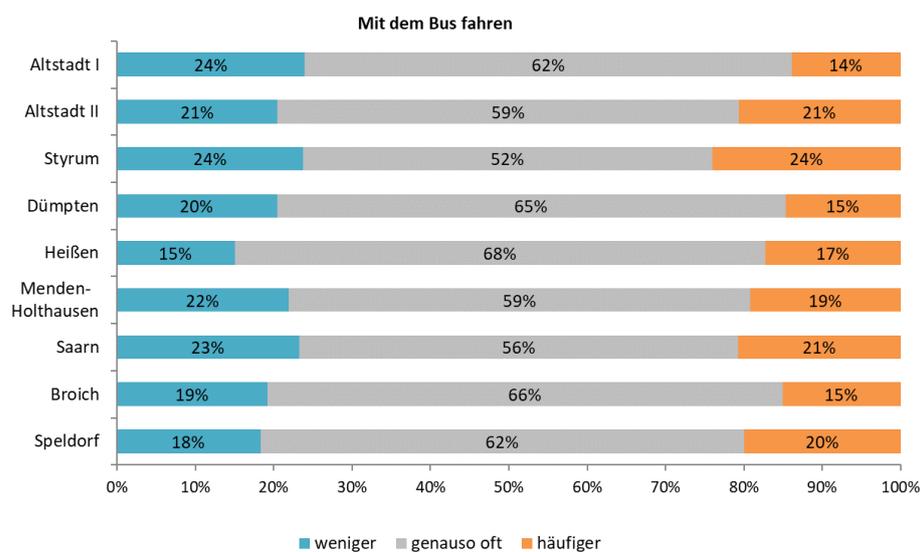


Abb. 7-22 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Busnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

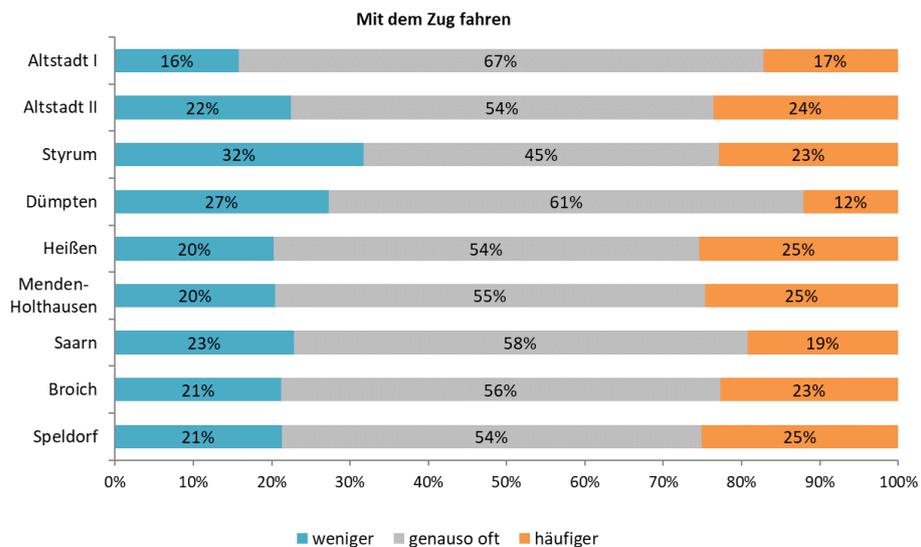


Abb. 7-23 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Zugnutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

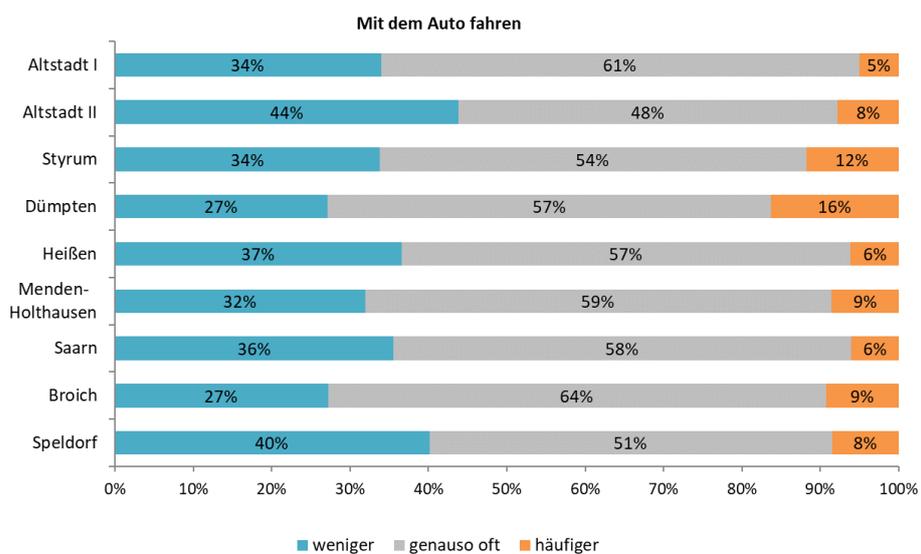


Abb. 7-24 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Autonutzung
(Auswertung auf Haushaltsebene)

8 Zusammenfassendes Fazit

Wie die vorangegangenen Ausführungen gezeigt haben, liefert die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mülheim an der Ruhr ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens, sowohl gesamtstädtisch als auch auf Ebene der Stadtteile. Das Verkehrsverhalten ist sehr heterogen und geprägt von Ziel und Zweck des Weges der jeweiligen Person sowie soziodemographischen Faktoren. Darüber hinaus ist der Wohnort innerhalb des Stadtgebiets ein entscheidender Faktor des Verkehrsverhaltens. Beispielsweise liegt der Anteil am MIV in den äußeren Stadtteilen Speldorf, Heißen, Menden-Holthausen oder Saarn höher als im Mülheimer Zentrum.

Gesamtstädtisch verteilt sich die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu 59 % auf den motorisierten Individualverkehr und zu 41 % auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Im Vergleich mit den Nachbarstädten Oberhausen, Duisburg und Essen fällt der Modal Split ähnlich aus. Insbesondere im Vergleich zu Duisburg unterscheiden sich die jeweiligen Anteile kaum. Hinsichtlich der bundes- und landesweiten Verkehrsmittelverteilungen hat Mülheim einen geringeren Fuß- und Radverkehrsanteil. Die Anteile des MIV und ÖPNV sind hingegen erhöht.

In Bezug auf die Besitzquoten Pkw und Fahrrad fällt auf, dass 83 % der Mülheimer Haushalte mindestens einen Pkw und 71 % mindestens ein Fahrrad besitzen, die Modal Split-Werte divergieren jedoch (59 % MIV, 10 % Rad). Dagegen besitzen 31 % der Haushalte zwei oder mehr Pkw, wohingegen 46 % mindestens über ein zweites Fahrrad verfügen. Eine hohe Pkw-Besitzquote ist vor allem in den Stadtteilen Menden-Holthausen und Saarn vorhanden.

Insgesamt beträgt die Binnenverkehrsquote in Mülheim 68 %. Demnach erfolgen zahlreiche Wege der Bürgerinnen und Bürger Mülheims innerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge liegt im Binnenverkehr bei 3,5 km, insgesamt bei 8,2 km. Einige Wege erfolgen jedoch auch aus dem Stadtgebiet heraus, dies trifft vor allem auf Wege nach Essen zu. Hinsichtlich der Verkehrsverflechtungen kann festgehalten werden, dass zahlreiche Wege jeweils nach Altstadt I und Altstadt II erfolgen.

Die Bewertung der Verkehrsangebote in Mülheim und die Nennung von Verbesserungsbedarfen fallen in den Stadtteilen teilweise unterschiedlich aus, einerseits bei Betrachtung der vier Verkehrsmittelhauptgruppen, andererseits örtlich nach Wohnort der befragten Personen. Insgesamt erhält der Radverkehr die schlechteste Bewertung. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollte das Radwegenetz ausgebaut und die Sicherheit für Radfahrende optimiert werden. Die Trennung aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum kann insgesamt zu einer höheren Sicherheit beitragen und folgt an dritter Stelle der Verbesserungsvorschläge. So besteht die Möglichkeit, dass der Radverkehr noch häufiger zu einer attraktiven Alternative zum MIV wird. Im ÖPNV sind sowohl das Taktangebot bestehender Verbindungen sowie die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbesserungswürdig. Auch der Ausbau des Netzes wird von einigen Befragten gewünscht.

Letztlich konnten die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in Mülheim untersucht werden. Der Großteil ist laut eigener Aussage zwar nicht betroffen und die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten sind gering (nur 5 % durch die Corona-Pandemie beeinflusst), trotzdem lässt sich vor allem bei der Gruppe der Berufstätigen die verstärkte Nutzung von Homeoffice-Angeboten feststellen (46 % Homeoffice), sodass in der aktuellen Situation vereinzelt Arbeitswege wegfallen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Arbeitssituation in Zukunft gestaltet und wie die Nutzung des Homeoffice, unabhängig einer Pandemiesituation, entwickeln wird.

Quellenverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nord-rhein-westfälischen Kommunen 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Mobilität in Deutschland 2008 (MiD).

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Bodenfläche nach Art der tatsächlichen Nutzung (1-Steller) - Gemeinden - Stichtag (ab 2016). Stadt Mülheim an der Ruhr. 2022.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW): Berufseinpendler, Berufsauspendler und innergemeindliche Pendler nach Altersgruppen - Gemeinden - Stichtag (2019). Stadt Mülheim an der Ruhr. 2022.

Planersocietät: Mobilitätsbefragung 2020 Stadt Wuppertal, 2021

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung: 9-Euro-Ticket 52 Millionen Mal verkauft. 2022.

Stadt Duisburg: Untersuchung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in der Stadt Duisburg. 2016.

Stadt Essen: Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in Essen. 2019

Stadt Mülheim an der Ruhr: Zeittafel zur Mülheimer Geschichte. 2021.

Stadt Mülheim an der Ruhr, Stabsstelle Sozialplanung und Statistik: Bevölkerung nach dem Geschlecht am 30.09.2022.

Stadt Mülheim an der Ruhr: Haushaltsbefragung zur Mobilität Mülheim an der Ruhr. 2012.

Stadt Mülheim an der Ruhr: Haushaltsbefragung zur Mobilität Mülheim an der Ruhr. 2019.

Stadt Oberhausen: Verkehrsmittelwahl und Verkehrsverhalten in Oberhausen. 2014.

Technische Universität Dresden: Methodenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten - SrV 2018“, 2019.

Technische Universität Dresden: Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der SrV 2018, 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1-1	Einwohner in Mülheim an der Ruhr	2
Abb. 1-2	Die Stadtteile Mülheims	3
Abb. 2-1	Stichprobengröße der Haushaltsbefragung	7
Abb. 3-1	Befragungsinhalte	8
Abb. 3-2	Rücklauf auf Ebene der Stadtteile	9
Abb. 4-1	Durchschnittliche Haushaltsgröße nach Stadtteil	11
Abb. 4-2	Haushaltsgrößenverteilung nach Stadtteil	12
Abb. 4-3	Geschlecht nach Stadtteil	12
Abb. 4-4	Altersstruktur nach Stadtteil	13
Abb. 4-5	Kinder unter 6 Jahren im Haushalt nach Stadtteil	13
Abb. 4-6	Berufstätigkeit nach Stadtteil	14
Abb. 4-7	Haushaltsgrößenvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	15
Abb. 4-8	Altersstrukturvergleich Stichprobe – Grundgesamtheit	15
Abb. 4-9	Vergleich der Geschlechterverteilung Stichprobe – Grundgesamtheit	16
Abb. 5-1	Anzahl Pkw, E-Pkw und Motorräder/Krad je Haushalt	17
Abb. 5-2	Anzahl Pkw je Haushalt und Stadtteil	18
Abb. 5-3	Anzahl E-Fahrzeuge je Haushalt und Stadtteil	18
Abb. 5-4	Anzahl Motorräder/-roller /Mofas je Haushalt und Stadtteil	19
Abb. 5-5	Anzahl Fahrräder, Pedelec/E-Bikes und E-Scooter je Haushalt	19
Abb. 5-6	Anzahl Fahrräder je Haushalt und Stadtteil	20
Abb. 5-7	Anzahl Pedelecs/E-Bikes je Haushalt und Stadtteil	20
Abb. 5-8	Anzahl E-Scooter je Haushalt und Stadtteil	21
Abb. 5-9	Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	22
Abb. 5-10	Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit	22
Abb. 5-11	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	23
Abb. 5-12	ÖPNV-Erreichbarkeit (Schätzung der teilnehmenden Haushalte)	24
Abb. 5-13	9-Euro-Ticket-Besitz nach Stadtteil	25
Abb. 5-14	9-Euro-Ticket-Besitz nach Berufstätigkeit	26
Abb. 5-15	Zeitkartenbesitz nach Altersklasse	26
Abb. 5-16	Führerscheinbesitz nach Stadtteil	27
Abb. 5-17	Führerscheinbesitz nach Altersklasse	28
Abb. 5-18	Pkw-Verfügbarkeit der befragten Personen über 18 Jahre nach Stadtteil	28
Abb. 5-19	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht	29
Abb. 5-20	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Stadtteil	30
Abb. 6-1	Gründe für Nicht-Mobilität	31
Abb. 6-2	Anzahl aller Wege je Person nach Altersklassen	32
Abb. 6-3	Anzahl aller Wege je Person nach Berufstätigkeit	32
Abb. 6-4	Anzahl aller Wege je Person nach Stadtteil	33
Abb. 6-5	Wegeanzahl pro Person und Verkehrsmittel nach Stadtteil	34
Abb. 6-6	Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil, hochgerechnet	34
Abb. 6-7	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus	35
Abb. 6-8	Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag	36
Abb. 6-9	Anzahl der Wege je Person nach Stadtteil während der Corona-Pandemie	36
Abb. 6-10	Anzahl der Wege je Person nach Berufstätigkeit während der Corona-Pandemie	37

Abb. 6-11 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet	37
Abb. 6-12 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Hauptgruppen)	38
Abb. 6-13 Verkehrsmittelwahl auf Ebene der Stadtteile (Detail)	39
Abb. 6-14 Modal Split nach Verkehrsleistung.....	39
Abb. 6-15 Verkehrsleistung in Personen-km	39
Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl – Städtevergleich	40
Abb. 6-17 Verkehrsmittelwahl- Zeitreihenvergleich.....	41
Abb. 6-18 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter	42
Abb. 6-19 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Berufstätigkeit	42
Abb. 6-20 Anteil der Wegelängensklassen am Gesamtwegeaufkommen	43
Abb. 6-21 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge.....	43
Abb. 6-22 Summenhäufigkeit der Reiseweiten nach Verkehrsmittel.....	44
Abb. 6-23 Wegezwecke aller Wege	44
Abb. 6-24 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit des Fahrtzwecks.....	45
Abb. 6-25 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel	46
Abb. 6-26 Wegelängenverteilung nach Wegezweck	47
Abb. 6-27 Wegelängenverteilung nach Stadtteil	47
Abb. 6-28 Verkehrsverflechtungen im Fußverkehr innerhalb Mülheim an der Ruhr	49
Abb. 6-29 Verkehrsverflechtungen im Radverkehr innerhalb Mülheim an der Ruhr.....	50
Abb. 6-30 Verkehrsverflechtungen im MIV innerhalb Mülheim an der Ruhr.....	51
Abb. 6-31 Verkehrsverflechtungen im ÖPNV innerhalb Mülheim an der Ruhr	52
Abb. 6-32 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel innerhalb Mülheim an der Ruhr .	53
Abb. 6-33 Verkehrsverflechtungen aller Verkehrsmittel (Matrix)	54
Abb. 6-34 Modal Split nach Verkehrsverflechtungen:Binnenverkehr	55
Abb. 6-35 Wegeverflechtungen: Häufigste Außenziele.....	55
Abb. 6-36 Modal Split der Verflechtungen zu den häufigsten Außenzielen.....	56
Abb. 6-37 Wegebeginn- und -endzeiten gesamt	56
Abb. 6-38 Wegezeiten (Beginn) nach Verkehrsmittel	57
Abb. 6-39 Modal Split im Tagesverlauf.....	57
Abb. 7-1 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Fußverkehr	58
Abb. 7-2 Bewertung der Verkehrsangebote – Fußverkehr.....	58
Abb. 7-3 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Radverkehr.....	59
Abb. 7-4 Bewertung der Verkehrsangebote – Radverkehr.....	59
Abb. 7-5 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – ÖPNV.....	60
Abb. 7-6 Bewertung der Verkehrsangebote – ÖPNV.....	60
Abb. 7-7 Bewertung der Verkehrsangebote, sortiert – Autoverkehr	61
Abb. 7-8 Bewertung der Verkehrsangebote – Autoverkehr	61
Abb. 7-9 Bewertung der Verkehrsangebote, Übersicht	62
Abb. 7-10 Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads	62
Abb. 7-11 Verlagerung auf den ÖPNV aufgrund des 9-Euro-Tickets	63
Abb. 7-12 Ursprüngliche genutztes Verkehrsmittel im Falle einer Verlagerung zum ÖPNV	63
Abb. 7-13 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Fußverkehr	64
Abb. 7-14 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Radverkehr	65
Abb. 7-15 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – ÖPNV	65
Abb. 7-16 Verbesserungsbedarfe der Verkehrsangebote – Autoverkehr	66

Abb. 7-17 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto.....	66
Abb. 7-18 Mögliche Gründe für den Verzicht auf das Auto nach Stadtteil.....	67
Abb. 7-19 Zusätzliche Angaben für den Verzicht auf das Auto.....	67
Abb. 7-20 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Fußverkehr	68
Abb. 7-21 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Fahrradnutzung	69
Abb. 7-22 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Busnutzung	69
Abb. 7-23 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Zugnutzung	70
Abb. 7-24 Einschätzung der Mobilitätsentwicklung nach Stadtteil: Autonutzung	70

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen
EW	Einwohner
KW	Kalenderwoche
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrsbefragungen

Anhang

Fragebogen

Haushaltsbefragung

zur Mobilität in der Stadt Mülheim an der Ruhr



Vor Ihnen liegt die Haushaltsbefragung zur Mobilität in der Stadt Mülheim an der Ruhr. Mit Ihren Angaben helfen Sie uns, ein vollständiges Bild der Alltagsmobilität in der Stadt Mülheim an der Ruhr zu erhalten. Ihre Teilnahme an der Befragung ist freiwillig und es entstehen keine Kosten für Sie. Alle Angaben werden vertraulich behandelt und anonymisiert ausgewertet. Der Erfolg dieser Untersuchung hängt von Ihrer Unterstützung ab.

Dieses Heft zur Befragung besteht aus:

- einem Haushaltsfragebogen: dieser enthält Fragen zu Ihrem Haushalt und den darin lebenden Personen,
- einem Personenfragebogen: für Sie und bis zu 5 weitere Personen in Ihrem Haushalt,
- einem Wegeprotokoll für die Wege der verschiedenen Personen,
- einem Zusatzfragebogen.

Sie haben drei unterschiedliche Möglichkeiten zur Teilnahme an der Befragung:



Schriftliche Teilnahme: Senden Sie diesen Bogen ausgefüllt im beigefügten Freiumschlag kostenlos an uns zurück - oder:



Online-Teilnahme: Auf der Website der Stadt (www.muelheim-ruhr.de) und des Planungsbüros büro stadtVerkehr (www.buero-stadtverkehr.de) finden Sie einen Link zur Haushaltsbefragung (persönlicher Code aus dem Anschreiben wird benötigt!) - oder:



Telefonische Teilnahme: Schicken Sie die beigefügte Postkarte ausgefüllt an uns zurück, so dass wir Sie zu Ihrem Wunschtermin telefonisch befragen können. Alternativ können Sie uns Ihren Wunschtermin und Ihre Rufnummer auch gerne per E-Mail (lenz@buero-stadtverkehr.de) mitteilen.

Wichtige Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:

- Jeder Person wird auf dem Haushaltsfragebogen eine Nummer zugeordnet (1. Person, 2. Person usw.). Diese Nummer verwenden Sie bitte auch für das Wegeprotokoll.
- Im Personenfragebogen und Wegeprotokoll können Angaben von **Kindern ab 6 Jahren** eingetragen werden (Eltern können für jüngere Kinder antworten). **Kinder ab 10 Jahren** dürfen den Fragebogen selbstständig ausfüllen.
- Wenn Sie oder andere Personen in Ihrem Haushalt am Stichtag **nicht unterwegs** gewesen sind, tragen Sie dies bitte im Personenfragebogen auf Seite 3 ein. Das Wegeprotokoll würde in diesem Fall leer bleiben. Füllen Sie dann bitte trotzdem den übrigen Fragebogen aus.
- Bitte füllen Sie das Wegeprotokoll nur für **einen** der genannten Stichtage aus. Als Stichtag für Ihren Haushalt können Sie wählen zwischen dem **16.08.**, dem **18.08.** oder dem **23.08.2022**.
- Wenn in Ihrem Haushalt **mehr als 6 Personen** im Alter ab 6 Jahren leben oder wenn Sie **mehr als 8 Wege** am Stichtag unternommen haben, notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.
- Für die meisten Fragen werden Antworten vorgegeben. Bitte Zutreffendes ankreuzen (Symbol: ○). Bei einigen Fragen können Sie Ihre Antworten selbst formulieren (Symbol: _____).
- Sollte Sie das **Coronavirus (COVID-19)** zu einem veränderten Mobilitätsverhalten veranlassen (durch Homeoffice, geschlossene Schulen etc.), bitten wir Sie, im Wegeprotokoll die Wege in Klammern zu notieren, die Sie unter normalen Umständen an den Stichtagen unternommen hätten.

Was ist ein Weg?



Ein Weg ist immer nur einem bestimmten Zweck/Ziel zugeordnet.
Beispiel: Vom Wohnort zum Kindergarten und dann ins Büro zur Arbeit = zwei Wege!
Achtung: Hin- und Rückwege sind ebenfalls zwei verschiedene Wege!



Auf einem Weg mit einem bestimmten Zweck oder Ziel können mehrere Verkehrsmittel benutzt werden. Beispiel Arbeitsweg: Mit dem Auto zum Bahnhof + mit dem Zug zum Zielbahnhof + zu Fuß zum Arbeitsort = drei genutzte Verkehrsmittel auf einem Weg!

Haben Sie noch Fragen? Sie erhalten Auskunft und weitere Informationen unter:

büro stadtVerkehr

- Telefon (Herr Lenz): 02103 / 91159-17
- E-Mail: lenz@buero-stadtverkehr.de

Stadt Mülheim an der Ruhr

- Telefon: 0208 / 455-6672
- E-Mail: mobil.amt66@muelheim-ruhr.de

Haushaltsfragebogen			
Dieser Haushaltsfragebogen beinhaltet allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die <u>dauerhaft</u> mit Ihnen zusammenleben.			
In welchem Stadtteil in Mülheim an der Ruhr wohnen Sie? Für eine bessere Zuordnung können Sie auch den beigefügten Übersichtsplan nutzen.			
Altstadt I	<input type="radio"/>	Dümpten	<input type="radio"/>
Altstadt II	<input type="radio"/>	Heißen	<input type="radio"/>
Styrum	<input type="radio"/>	Menden-Holthausen	<input type="radio"/>
		Saarn	<input type="radio"/>
		Broich	<input type="radio"/>
		Speldorf	<input type="radio"/>
Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt? (Auch Sie selbst!)	_____ Anzahl Personen <u>insgesamt</u> , <u>davon</u> _____ noch nicht 6 Jahre alt.		
Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Anzahl Autos: _____, <u>davon</u> : _____ Elektro-/Hybridautos Anzahl Motorräder/-roller/Mofas: _____; Anzahl E-Scooter: _____ Anzahl Fahrräder: _____, <u>davon</u> : _____ Elektrofahrräder/Pedelecs		
Wie viele Kilometer fahren Sie pro Jahr zusammengerechnet mit den Fahrzeugen Ihres Haushalts? (Sollten Sie hier keine Angaben machen können, fahren Sie gerne mit der nächsten Frage fort!)	Autos: _____ km pro Jahr, Elektro-/Hybridautos: _____ km pro Jahr Motorräder/-roller/Mofas: _____ km pro Jahr; E-Scooter: _____ km pro Jahr Fahrräder: _____ km pro Jahr Elektrofahrräder/Pedelecs: _____ km pro Jahr		
Wie weit ist es von Ihrem Wohnort <u>zu Fuß</u> zu den nächsten Haltestellen?	Bus-/Straßenbahnhaltestelle: _____ Meter oder _____ Minuten Bahnhof: _____ Meter oder _____ Minuten <input type="radio"/> nächste Haltestellen sind <u>fußläufig</u> (ca. 10 Min. Fußweg) nicht zu erreichen		

Personenfragebogen						
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
In welchem Jahr sind Sie geboren?	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Geschlecht						
weiblich	<input type="radio"/>					
männlich	<input type="radio"/>					
Berufstätigkeit / Ausbildung						
Vollzeit erwerbstätig	<input type="radio"/>					
Teilzeit / geringfügig erwerbstätig (11 bis unter 35 Stunden/Woche)	<input type="radio"/>					
vorübergehend freigestellt (z. B. Elternzeit, Mutterschaftsurlaub)	<input type="radio"/>					
arbeitslos, 100% Kurzarbeit	<input type="radio"/>					
Auszubildende(r), Umschüler(in)	<input type="radio"/>					
Schüler(in)	<input type="radio"/>					
Student(in)	<input type="radio"/>					
Hausfrau/Hausmann	<input type="radio"/>					
Rentner(in)/Pensionär(in)	<input type="radio"/>					
Wehr- oder Bundesfreiwilligendienst	<input type="radio"/>					

Personenfragebogen						
(nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten)						
Bitte beachten Sie, dass sich einige Fragen nur auf Ihren Stichtag beziehen!						
Personen (ab 6 Jahren)	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Schulabschluss Hauptschule, Volksschule Mittlere Reife (Realschule) (Fach-)Hochschulreife (Abitur) ohne	<input type="radio"/>					
Besitzen Sie einen Auto-Führerschein?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie eine Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? <i>(z. B. Schülerticket, Monats-/Jahreskarte)</i>	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie das aktuell erhältliche „9-Euro-Ticket“?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Fahrrad?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Besitzen Sie ein funktions-tüchtiges Pedelec/ E-Bike?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel? <i>(Fuß, Auto, Rad, Bus, Bahn...; Mehrfachangaben möglich!)</i>	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Fahrrad zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Stand Ihnen <u>am Stichtag</u> ein Auto zur Verfügung?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
War Ihr Mobilitätsverhalten <u>am Stichtag</u> aufgrund des Corona-virus (COVID-19) beeinflusst?	ja <input type="radio"/> <i>bitte erläutern Sie</i> _____					
Haben Sie <u>am Stichtag</u> Wege unternommen?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					
Wenn Sie <u>keine</u> Wege unternommen haben, nennen Sie uns bitte den Grund.						
Krankheit	<input type="radio"/>					
Dauerhafte körperliche Einschränkung	<input type="radio"/>					
Werde versorgt (altersbedingt)	<input type="radio"/>					
Urlaub	<input type="radio"/>					
Keine außerhäuslichen Termine	<input type="radio"/>					
Wetter	<input type="radio"/>					
Sonstiges	<input type="radio"/>					
Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, geschlossene Schulen) ▶ Bitte Wegeprotokoll beachten!	<input type="radio"/>					
War der Tagesablauf <u>am Stichtag</u> so, wie an anderen Wochentagen auch?	ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/>					

Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Fragen möglichst selbstständig zu beantworten!

Seite 3



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des Coronavirus betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst nicht erkrankt, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre Wege in Klammern ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



Wegeprotokoll für den Stichtag
Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten.
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: 16.08.2022 18.08.2022 23.08.2022

BEISPIEL

	1. Start	2. Ziel	3. Zeitpunkt	
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
1. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
2. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
3. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 4 *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

Bitte tragen Sie alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

4. Genutztes Verkehrsmittel <i>(Mehrfachnennungen sind möglich)</i>											5. Zweck oder Ziel des Weges										BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Moto	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/Ü-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)		
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg				
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
1. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
2. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg
3. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg

Für die Wege weiterer Personen benutzen Sie bitte die Seiten 6 bis 7!

Seite 5



Hinweis: Sind Sie von den Auswirkungen des Coronavirus betroffen (z. B. Homeoffice, Schulausfall), sind aber selbst nicht erkrankt, tragen Sie bitte exemplarisch Ihre Wege in Klammern ein, die Sie unter normalen Umständen an einem der Stichtage unternommen hätten.



Wegeprotokoll für den Stichtag
Nur für Personen ab 6 Jahren; Eltern können für ihre Kinder antworten.
Kreuzen Sie bitte den Stichtag an: 16.08.2022 18.08.2022 23.08.2022

BEISPIEL

	1. Start	2. Ziel	3. Zeitpunkt	
	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Stadt - ggf. Ortsteil - Straße	Beginn Uhrzeit	Ankunft Uhrzeit
1. Weg	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	7:00	7:25
2. Weg	<i>Musterstadt, Lindenallee 10</i>	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	16:40	17:00
3. Weg	<i>Beispielstadt, Südstraße</i>	<i>Beispielstadt, Bahnhofstraße</i>	17:15	17:20
4. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
5. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:
6. Person				
1. Weg			:	:
2. Weg			:	:
3. Weg			:	:
4. Weg			:	:
5. Weg			:	:
6. Weg			:	:
7. Weg			:	:
8. Weg			:	:

Seite 6 *Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die Angaben möglichst selbstständig einzutragen!*

Bitte tragen Sie alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben (siehe auch Infos Seite 1).
Bitte auch kurze Wege! Hin- und Rückwege sind zwei unterschiedliche Wege!
(Achten Sie auch auf die angegebene Personen-Nr.! Sie entspricht der verwendeten Nummer auf dem Personenfragebogen).

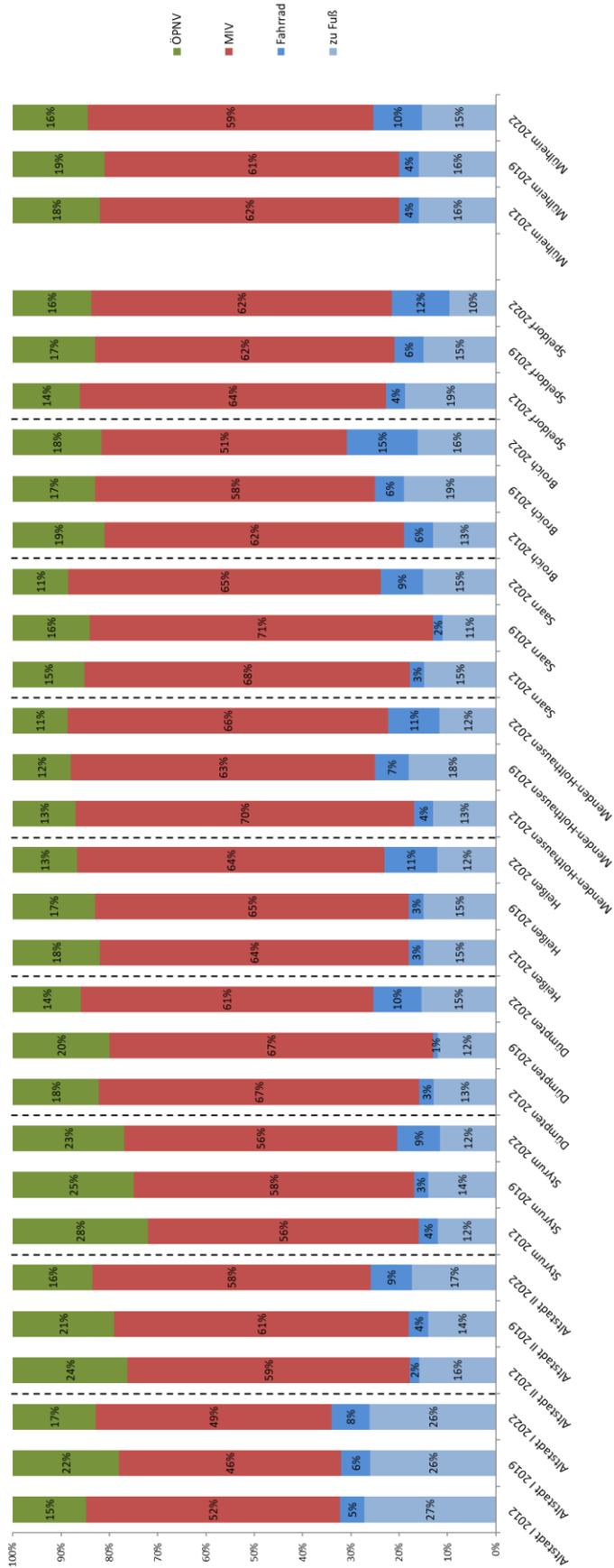
4. Genutztes Verkehrsmittel (Mehrfachnennungen sind möglich)											5. Zweck oder Ziel des Weges										BEISPIEL
zu Fuß	Fahrrad	Pedelec/E-Bike	Motorrad/Moto	Auto als Fahrer(in)	Auto als Mitfahrer(in)	Bus	Straßenbahn/U-Bahn	Zug (Nah- und Fernverkehr)	Taxi	Sonstiges	zur Wohnung	zur Arbeit	geschäftlich, dienstlich	Einkaufen	Besuch	Schule/Ausbildung	Freizeit	Bringen/Holen	Sonstiges (z. B. Arzt)		
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg	
4. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg	
5. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg	
6. Person																					
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7. Weg	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8. Weg	

Bei weiteren Wegen / Personen notieren Sie die Angaben bitte auf einem gesonderten Blatt.

Seite 7

Zusatzfragebogen							
<i>(Diese Fragen sind von einem Haushaltsmitglied zu beantworten. Notieren Sie bitte, welche Person des Haushalts gemäß des Personenfragebogens die Fragen beantwortet.)</i>							Person Nr. <input style="width: 40px;" type="text"/>
Frage 1: Wie bewerten Sie die Verkehrsangebote in Mülheim an der Ruhr?							
	1 <small>(sehr gut)</small>	2 <small>(gut)</small>	3 <small>(befriedigend)</small>	4 <small>(ausreichend)</small>	5 <small>(mangelhaft)</small>	6 <small>(ungenügend)</small>	keine Bewertung möglich
Fußverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Radverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bus und Bahn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoverkehr	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Frage 2: Welche Gründe sehen Sie in Mülheim, die Sie von der Nutzung des Fahrrads abhalten?							
----- ----- -----							
Frage 3: Haben Sie oder ein Mitglied Ihres Haushaltes aufgrund des „9-Euro-Tickets“ Fahrten mit Bus oder Bahn unternommen, die sonst mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt worden wären?							
ja <input type="radio"/> nein <input type="radio"/> In unserem Haushalt besitzt niemand das 9-Euro-Ticket <input type="radio"/>							
Mit welchem Verkehrsmittel wären diese Wege ohne das 9-Euro-Ticket zurückgelegt worden?							
zu Fuß <input type="radio"/> Pedelec/E-Bike <input type="radio"/> Auto (Fahrer/in) <input type="radio"/> Bus <input type="radio"/> Zug <input type="radio"/>							
Fahrrad <input type="radio"/> Motorrad/Mofa <input type="radio"/> Auto (Beifahrer/in) <input type="radio"/> Straßenbahn/U-Bahn <input type="radio"/>							
Frage 4: In welchen Bereichen der Verkehrsangebote sehen Sie Verbesserungsbedarf? <i>Bitte notieren Sie Ihre Anmerkungen in den Kästen der jeweiligen Verkehrsmittel!</i>							
Fußverkehr	----- -----						
Radverkehr	----- -----						
Bus und Bahn	----- -----						
Autoverkehr	----- -----						
Frage 5: Unter welchen Voraussetzungen würden Sie auf Ihren Wegen überwiegend auf das Auto verzichten? <small>(Mehrfachnennungen sind möglich)</small>							
Wenn Autofahren wesentlich teurer würde (Benzinpreise etc.) <input type="radio"/>				Bei Verschlechterungen im Autoverkehr (mehr Staus etc.) <input type="radio"/>			
Bei besserem ÖPNV-Angebot <input type="radio"/>				Bei günstigerem ÖPNV <input type="radio"/>			
Bei Verbesserungen der Radwegeinfrastruktur <input type="radio"/>				CarSharing-Auto in lauffbarer Nähe <input type="radio"/>			
<small>(zusätzliche Angabe) <input type="radio"/></small>							
Frage 6: Denken Sie, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändern wird?							
Ich werde	... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	zu Fuß unterwegs sein.	
	... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Fahrrad fahren.	
	... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Bus fahren.	
	... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Zug fahren.	
	... weniger <input type="radio"/>	/	genauso oft <input type="radio"/>	/	häufiger <input type="radio"/>	mit dem Auto fahren.	

Zeitreihe Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen



Verkehrsverflechtungen (Anzahl der Wege) je nach Verkehrsmittel

Matrix: Fußverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	10.222	2.255	-	101	968	2.221	179	339	133	158	16.576
Altstadt II	2.444	4.506	232	1.137	601	-	-	70	-	-	8.990
Styrum	-	232	3.287	-	-	-	-	191	-	93	3.803
Dümpten	101	1.350	79	5.342	-	-	-	-	-	-	6.872
Heißen	968	601	-	-	5.844	171	-	-	90	148	7.822
Menden-Holthausen	2.011	-	-	-	256	3.164	98	-	-	-	5.529
Saarn	82	-	-	-	-	98	8.095	926	126	-	9.327
Broich	330	226	191	-	-	-	772	3.778	1.473	92	6.862
Speldorf	133	-	-	-	90	-	53	1.452	3.265	-	4.993
außen	158	-	93	-	217	-	-	92	-	1.130	1.690
Gesamt	16.449	9.170	3.882	6.580	7.976	5.654	9.197	6.848	5.087	1.621	72.464

Matrix: Radverkehr (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	645	1.027	260	197	438	729	486	468	543	213	5.006
Altstadt II	976	781	456	910	153	237	286	140	241	655	4.835
Styrum	260	536	376	173	73	45	79	55	199	533	2.329
Dümpten	197	1.151	173	1.666	173	188	182	147	175	684	4.736
Heißen	512	73	153	173	1.892	303	-	-	156	744	4.006
Menden-Holthausen	615	174	45	188	303	1.889	508	54	-	493	4.269
Saarn	566	206	79	182	-	508	2.394	841	276	707	5.759
Broich	594	140	55	147	73	176	694	1.254	1.775	354	5.262
Speldorf	427	88	199	328	156	-	348	1.908	2.095	796	6.345
außen	223	737	533	681	744	442	782	415	796	146	5.499
Gesamt	5.015	4.913	2.329	4.645	4.005	4.517	5.759	5.282	6.256	5.325	48.046

Matrix: MIV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpfen	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	3.513	3.153	850	1.010	3.389	4.429	3.308	1.781	2.507	5.226	29.166
Altstadt II	3.485	1.444	1.521	2.242	1.821	715	1.406	1.788	571	6.749	21.742
Styrum	720	1.485	4.836	1.127	592	286	701	690	1.162	4.011	15.610
Dümpfen	1.064	3.361	884	3.704	1.080	726	624	755	1.072	5.157	18.427
Heißen	3.397	2.621	461	879	6.178	1.907	891	304	1.085	8.653	26.376
Menden-Holthausen	3.047	880	286	848	2.167	4.338	2.721	1.441	1.024	6.239	22.991
Saarn	3.992	1.266	741	993	842	3.208	9.879	3.474	2.958	6.916	34.269
Broich	2.351	1.471	486	769	471	960	3.758	2.796	4.144	3.465	20.671
Speldorf	2.052	476	1.294	1.442	1.053	955	3.367	4.119	5.850	6.905	27.513
außen	5.761	5.551	4.171	5.772	8.149	5.540	7.742	3.829	7.083	9.267	62.865
Gesamt	29.382	21.708	15.530	18.786	25.742	23.064	34.397	20.977	27.456	62.588	279.630

Matrix: ÖPNV (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpfen	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	1.875	2.359	920	773	1.552	1.006	1.050	1.084	1.396	2.528	14.543
Altstadt II	2.301	431	136	608	659	259	786	356	273	1.786	7.595
Styrum	920	136	682	520	353	-	295	204	504	1.471	5.085
Dümpfen	837	608	520	603	-	173	264	242	-	1.178	4.425
Heißen	1.168	989	353	-	760	142	70	340	119	1.706	5.647
Menden-Holthausen	1.140	393	-	173	142	198	535	466	458	572	4.077
Saarn	998	786	295	264	70	535	1.323	466	139	643	5.519
Broich	1.383	226	204	242	340	341	385	583	1.157	1.517	6.378
Speldorf	1.302	240	504	-	119	352	139	987	755	2.024	6.422
außen	2.503	1.327	1.471	1.138	2.043	818	509	1.579	1.669	426	13.483
Gesamt	14.427	7.495	5.085	4.321	6.038	3.824	5.356	6.307	6.470	13.851	73.174

Matrix: Zweck Arbeiten (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	916	400	130	85	236	254	454	238	325	5.152	8.190
Altstadt II	621	515	129	148	438	81	463	847	486	5.618	9.346
Styrum	558	498	181	87	174	-	507	316	410	3.481	6.212
Dümpten	488	348	177	507	177	415	335	446	242	4.146	7.281
Heißen	493	252	213	327	1.087	157	189	74	147	5.258	8.197
Menden-Holthausen	1.077	106	143	328	164	421	46	336	259	4.435	7.315
Saarn	778	532	216	241	-	213	873	141	289	4.390	7.673
Broich	695	196	-	302	71	233	393	198	286	3.614	5.988
Speldorf	1.117	165	162	170	-	-	316	615	697	5.648	8.890
außen	374	-	-	-	92	-	97	-	55	1.291	1.909
Gesamt	7.117	3.012	1.351	2.195	2.439	1.774	3.673	3.211	3.196	43.033	71.001

Matrix: Zweck Geschäftlich (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	789	76	79	-	-	177	143	73	-	158	1.495
Altstadt II	-	94	-	-	153	-	-	-	-	104	351
Styrum	166	-	163	-	-	-	-	98	60	-	487
Dümpten	-	-	-	-	87	-	-	-	-	248	335
Heißen	73	-	-	87	138	88	-	-	73	477	936
Menden-Holthausen	134	-	-	-	79	-	-	-	88	256	557
Saarn	135	-	60	-	-	69	227	90	73	241	895
Broich	90	-	-	73	-	60	60	438	-	312	1.033
Speldorf	169	-	-	-	73	-	-	53	160	329	784
außen	44	-	77	166	-	-	295	-	73	2.815	3.470
Gesamt	1.600	170	379	326	530	394	725	752	527	4.940	10.343

Matrix: Zweck Einkaufen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpfen	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	2.666	361	-	153	1.328	507	489	186	55	221	5.966
Altstadt II	2.169	1.093	-	952	321	-	340	77	-	486	5.438
Styrum	276	79	1.457	423	-	-	-	95	164	260	2.754
Dümpfen	56	407	140	1.850	276	71	-	60	-	689	3.549
Heißen	1.106	457	-	-	3.079	88	-	46	260	576	5.612
Menden-Holthausen	1.006	133	-	200	809	907	774	293	88	203	4.413
Saarn	330	75	77	260	311	329	4.668	454	226	318	7.048
Broich	825	156	-	65	150	-	480	1.247	1.057	73	4.053
Speldorf	175	-	164	489	79	104	819	1.558	2.658	355	6.401
außen	176	55	434	784	916	276	416	196	170	2.118	5.541
Gesamt	8.785	2.816	2.272	5.176	7.269	2.282	7.986	4.212	4.678	5.299	50.775

Matrix: Zweck Besuch (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpfen	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	265	-	-	42	92	91	227	343	388	364	1.812
Altstadt II	247	152	-	132	-	156	-	-	72	79	838
Styrum	-	-	369	164	66	188	-	-	-	625	1.412
Dümpfen	140	276	94	602	-	94	-	65	304	712	2.287
Heißen	84	-	-	-	223	218	-	-	154	490	1.169
Menden-Holthausen	103	-	-	-	73	237	98	48	135	327	1.021
Saarn	-	-	-	109	79	-	753	71	495	492	1.999
Broich	-	-	-	-	62	71	474	61	132	197	997
Speldorf	-	87	-	-	188	85	155	199	651	444	1.809
außen	73	75	92	88	145	-	97	-	-	1.173	1.743
Gesamt	912	590	555	1.137	928	1.140	1.804	787	2.331	4.903	15.087

Matrix: Zweck Schule/Ausbildung (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	1.205	233	-	-	-	293	248	82	166	169	2.396
Altstadt II	595	197	203	210	176	81	579	-	-	426	2.467
Styrum	98	539	265	263	139	-	-	-	-	124	1.428
Dümpten	109	462	79	538	-	-	180	103	-	180	1.651
Heißen	374	93	-	-	735	179	70	54	-	905	2.410
Menden-Holthausen	641	60	-	-	79	774	-	60	-	191	1.805
Saarn	85	-	-	-	-	331	739	566	153	358	2.232
Broich	250	149	-	-	120	-	-	572	247	258	1.596
Speldorf	489	-	113	-	46	82	139	1.122	136	789	2.916
außen	-	-	-	-	73	-	-	-	-	169	242
Gesamt	3.846	1.733	660	1.011	1.368	1.740	1.955	2.559	702	3.569	19.143

Matrix: Zweck Freizeit (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden-Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	2.005	194	159	-	692	1.082	572	164	-	1.183	6.051
Altstadt II	1.434	815	210	703	378	-	144	487	-	682	4.853
Styrum	374	-	1.127	-	141	-	87	236	255	988	3.208
Dümpten	358	683	266	782	79	101	101	49	-	466	2.885
Heißen	846	291	79	225	1.038	69	-	236	124	1.079	3.987
Menden-Holthausen	838	49	-	-	73	1.627	517	262	269	759	4.394
Saarn	818	90	-	-	162	682	2.501	1.077	-	1.255	6.585
Broich	694	70	55	-	-	-	661	834	704	582	3.600
Speldorf	410	143	269	153	144	338	516	764	1.175	1.044	4.956
außen	384	73	124	-	222	106	336	244	-	862	2.351
Gesamt	8.161	2.408	2.289	1.863	2.929	4.005	5.435	4.353	2.527	8.900	42.870

Matrix: Zweck Bringen/Holen (Quell- und Zielverkehr)

von/nach Stadtteil	Altstadt I	Altstadt II	Styrum	Dümpten	Heißen	Menden- Holthausen	Saarn	Broich	Speldorf	außen	Gesamt
Altstadt I	531	239	-	-	-	212	178	-	-	98	1.258
Altstadt II	966	623	459	-	-	176	75	132	-	1.214	3.645
Styrum	-	92	502	-	139	-	106	204	152	93	1.288
Dümpten	293	159	88	586	-	-	-	-	-	-	1.126
Heißen	422	69	146	-	594	122	87	-	-	710	2.150
Menden- Holthausen	430	-	188	-	361	470	-	113	120	432	2.114
Saarn	244	-	-	-	-	79	940	706	168	405	2.542
Broich	417	82	-	121	-	77	398	528	364	61	2.048
Speldorf	181	60	-	88	106	-	301	330	675	293	2.034
außen	395	280	-	-	69	166	315	86	305	906	2.522
Gesamt	3.879	1.604	1.383	795	1.269	1.302	2.400	2.099	1.784	4.212	20.727

